11e Année — N° 497 — 50 Centimes — 28 Mars 1908 — Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

LES HOMMES VOLANTS

Delagrange ramène Henri Farman à son garage sur son aéroplane.

(Voir pages 193, 200 et 201)

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Étranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresses 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR — PARFUM ULTRA-PERSISTANT
PARFUM LA CORRIDA
VIOLETTE — BRISE EMBAUMÉE

LE THÉ MEXICAIN DU Dr JAWAS POUR MAIGRIR

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL

POUR MAIGRIR

SANS NUIRE à la SANTÉ

L'Obésité altère la santé, détruit la beauté, et vieillit avant l'âge; pour rester jeune et mince, réduire les hanches et le ventre, effacer le double menton et amincir la taille, prenez deux à trois tasses par jour du

Thé Mexicain du Dr Jawas

et vous maigrirez sûrement, sans aucun danger et sans régime. Rajeunit les traits et **empêche de grossir.**

SUCCÈS UNIVERSEL. *Se méfier des Contrefaçons.*

Prix de la boîte : 5 francs ; les six boîtes : 28 francs.

Phie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris et toutes Pharmacies.

A. FORNIJYN

La voiture de ville laplus agréable est le

Petit Landaulet

Vinot Deguingand

10/14 HP. 4 cyl.
29 Quai National Puteaux.

L'EMBROCATION MICHEL DUPRÉ

Supprime **LA FATIGUE**
Assouplit et fortifie **LES MUSCLES**
GUÉRIT Efforts, Entorses Contusions.

Echantillon gratuit

M. DUPRÉ, pharien, Château-du-Loir (Sarthe). Flac. 2.80, fco domicile 3.65, fco gare 3.4 ; 1/2 fl. 1.60, fco 1.95. Dép. Mons fourn. sports, cycles *A. Tunmer*, Paris et succ.

Arrêtez

votre choix sur un

Auto Tachymètre **LIP**

Le MEILLEUR des Compteurs de vitesse.

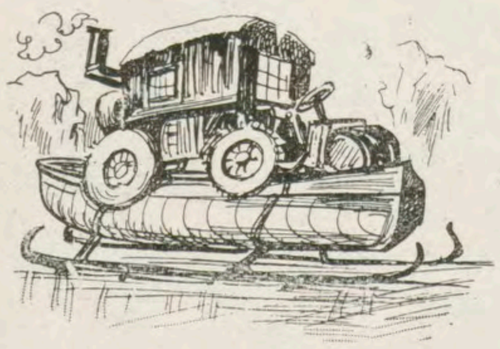
Photographie FEMINA **BON** de réduction de 5% sur les tarifs

Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise

Les abonnés ont droit à 10 0/0

(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

Semaine Comique, par Henriot



Projet de voitures pour le New-York Paris, étant donné que les véhicules devront être à la fois des campings, des voitures, des bateaux et des traîneaux.

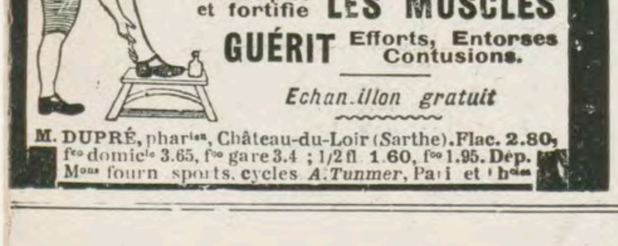
— Cette sale grippe m'ôte tous mes moyens... Qu'est-ce que tu fais, toi, quand tu as la grippe ?
— Je tâche de la passer à quelqu'un.

— J'aime tant cet exercice, que l'été je patine à ma façon...
— Où ça, pendant l'été ?
— Je m'amuse à glisser sur des peaux d'orange.

Pour éviter de déplorables accidents, on fera bien d'attacher le nouveau ballon militaire à quelques personnes sérieuses et de tout repos.

PIEDS

Disparition radicale de la TRANSPIRATION et de tous ses inconvénients : ***odeur fétide,*** *ampoules, rougeurs cuisantes, ramollissement douloureux des chairs,* **sans le moindre effet nuisible à la santé,** par le **SUDORIFUGE DU Dr RICARD** exerçant une action assainissante, hygiénique et bienfaisante pr l'organisme Résultat rapide, certain et durable **garanti.** 4 fr.; fco 4.25. ***Pharmacie du Sudorifuge,*** à **Oraison** (Basses-Alpes.)



NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC**, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

VOITURE DE PROMENADE

DUPONT

10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

AU PETIT MATELOT

TAILLEURS CIVILS et SPORTIFS

41-43 Quai d'Anjou et Avenue de la Grande-Armée, 27

Notre **Costume Réclame** **29 fr.**

TOURISTE ou **CYCLISTES** (en belle fantaisie anglaise)

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

PRENEZ GARDE, Madam

vous commencez à grossir, et grossir, c'e vieillir. Prenez donc tous les jours deu **dragées de THYROÏDINE BOUTY,** *et votre tail restera ou redeviendra svelte. — Le flacon 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIR 1, Rue de Châteaudun. Paris,** contre mandat-poste de 1 **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTA**

— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

CYCLES & MOTOCYCLES

de toutes Marques

APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES

de toutes Marques

PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS

à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS

(CATALOGUE FRANCO)

CYCLES CLÉMENT

LA GRANDE MARQUE NATIONALE

Depuis trente ans, la Marque **CLÉMENT** tient la tête de l'industrie du Cycle. Vous devez donc acheter une **CLÉMENT**

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE 1908, JOLIMENT ILLUSTRÉ, SUR DEMANDE

CONCESSIONNAIRES DANS LE MONDE ENTIER

CYCLES CLÉMENT, Direction et Usines : 78, Grande-Rue, au PRÉ-SAINT-GERVAIS (Seine)

PIERRE LAFITTE et Cie, ÉDIT.

GEORGES BOURDON

Les Journées de Casablanca

Un volume sous couverture illustrée. **3 fr. 50**

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements — 24 fr.
Etranger — 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

28 Mars 1908 — N° 497
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66. 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne — 2 fr.
La page — 600 fr.
Encartage — 750 fr.

HENRI FARMAN GAGNE LE PREMIER PRIX MICHELIN

Le samedi 22 mars, sur le terrain de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, devenu le terrain de lutte des aviateurs, Henri Farman a battu tous les records de vol plané, couvrant une distance officiellement homologuée de 2.004 mètres, mais restant, en réalité, pendant 4 kilomètres sans toucher le sol, en effectuant cinq virages. Il devient ainsi détenteur du premier Prix Michelin de 10.000 francs, qui lui appartiendra définitivement, si son record n'est pas battu d'ici le 31 décembre.

(Voir pages 200 et 201).

CE QUE DEVIENT NOTRE ESSENCE

Par H. PETIT

Sur cent litres d'essence usés, dix-sept litres à peine servent utilement à la propulsion de la voiture. Notre collaborateur explique ce que deviennent, à travers les divers transformateurs d'énergie, les quatre-vingt-trois autres litres

Nous allons certainement étonner bien des chauffeurs, en leur affirmant que, sur 10 litres d'essence qu'ils versent dans le réservoir de leur voiture, 2 litres à peine sont réellement employés à produire une besogne utile. Le reste est dissipé sous forme de chaleur, soit directement par le radiateur ou les gaz de l'échappement, soit, ce qui est le plus déplorable, indirectement par les organes mécaniques de transmission et au grand détriment de ces derniers.

Cent litres d'essence ne sont pas pour faire peur à un honnête réservoir.
Il ne faudrait pas croire que ces cent litres serviront intégralement à la propulsion de la voiture.

Histoire d'une goutte d'essence Nous ne la commencerons pas, pour aujourd'hui au moins, au moment où, mélangée à des produits noirâtres et nauséabonds, elle sort d'un puits de Bakou ou de Transylvanie. Non. Nous nous bornerons à relater ses avatars, à partir du moment où, quittant le réservoir où elle vivait, ignorée et perdue au milieu de ses compagnes, elle passe dans le carburateur.

Supposons que notre goutte d'essence, aspirée par le gicleur, se diffuse dans la masse d'air nécessaire pour remplir la cylindrée complète d'un moteur à quatre cylindres de 80 × 120, soit dans 2 l. 400 d'air. Le poids de notre goutte était de 0 gr. 16 environ. Sa combustion engendre donc

$$11.000 \times 0{,}00016 = 1 \text{ cal. } 76$$

qui, transformée intégralement en travail, produirait

$425 \times 1{,}76 = 748$ kilogrammètres.

Mais par combien d'intermédiaires allons-nous être obligés de passer avant d'arriver à la jante de notre voiture! Et, en matière d'automobile, plus que partout, l'intermédiaire, voilà l'ennemi.

Le moteur Le moteur, gros monsieur qui se sait indispensable, en profite cyniquement pour se tailler la part du lion et rendre, sous forme de travail, à peu près le quart, et même moins, de ce qu'on lui donne sous forme d'énergie chimique.

Dans les cylindres, tout d'abord, nos gaz explosifs abandonnent à peu près la moitié de leurs calories, qu'ils cèdent bénévolement aux parois.

Nous allons avoir, d'ailleurs, beaucoup de mal pour expulser cette chaleur intempestive et la rendre inoffensive. Nous verrons tout à l'heure que, pour arriver à ce but, nous allons... emprunter à notre moteur de l'énergie si péniblement et si chèrement acquise.

Voilà donc les parois du cylindre réchauffées : les gaz, une fois détendus seront donc encore chauds et renfermeront par conséquent encore de l'énergie qui va se dissiper dans l'air, emportée par les gaz de l'échappement. Ci : 15 à 20 0/0 d'essence gaspillée.

Ce n'est pas tout : les organes en mouvement dans le moteur frottent les uns sur les autres et absorbent encore quelques kilogrammètres.

M. Lacoin (*Omnia*) nous donne les chiffres suivants :

	Travail absorbé 0/0
Frottement propre du piston.	5,03
Frottement des segments.	2,26
Pied de bielle. . . .	1,56
Tête de bielle. . . .	6,30
Paliers du moteur.	6,85
Distribution	0,78

Total 22,78 0/0 de l'énergie absorbée par les frottements. Nous retrouvons donc finalement sur l'arbre du moteur :

$$[748 - (748 \times 0{,}5) - (748 \times 0{,}15)] \times 0{,}7722 = 748 \times 0{,}27,$$

soit 202 kilogrammètres.

Tout le travail absorbé par les pièces en mouvement va être employé à quoi ?... A user le moteur, simplement, à brûler l'huile, à ovaliser le cylindre, à donner du jeu aux coussinets des bielles. C'est lui qui va échauffer le carter, puis, tout doucement, s'en aller au dehors, sous forme de chaleur.

Les services accessoires Est-ce à dire que nous allons avoir par cylindrée, c'est-à-dire par 2 tours du moteur, nos 202 kilogrammètres disponibles sur l'arbre du moteur ? Pas tout à fait. Le moteur a des quantités de fonctions à remplir pour assurer son fonctionnement : il faut qu'il se refroidisse, qu'il se graisse, qu'il fasse tourner sa magnéto.

La pompe à eau, le ventilateur, la pompe à huile et la magnéto absorbent environ 8 0/0 de la puissance disponible. Reste donc enfin :

$748 \times 0{,}27 \times 0{,}92 = 748 \times 0{,}25 = 187$ kgm.

Les trois quarts de notre essence ont donc été perdus, aussi sûrement que si, au lieu de les vider dans le réservoir, nous en avions arrosé la route.

La transmission Voyons, maintenant, comment cette énergie va être communiquée aux roues, car, ne l'oublions pas, ce qui importe dans une voiture, nous ne saurions trop le répéter, c'est non pas la puissance disponible sur l'arbre du moteur, mais bien la puissance à la jante.

Mais le réservoir à eau en absorbe aussi... indirectement sa part.
Les cylindres, en se réchauffant, enlèvent aux gaz explosifs, à peu près la moitié de leurs calories qui servent à échauffer l'eau de la circulation, après qu'une partie s'est évanouie dans l'atmosphère par l'intermédiaire du radiateur.

L'embrayage L'embrayage est de bonne composition. Son rendement mécanique est bien faible, c'est vrai, mais il est à considérer seulement au moment où le cône patine. Une fois la voiture lancée, l'embrayage forme bloc, et si l'arbre longitudinal est bien dans le prolongement de l'arbre vilebrequin, l'embrayage ne nous coûtera pas un kilogrammètre.

Nous allons trouver malheureusement des organes beaucoup plus voraces, dans notre voyage le long de la transmission : d'abord la boîte de vitesses.

Le changement de vitesses Prenons le cas le plus fréquent du changement de vitesses à train balladeur et à prise directe.

Deux cas sont à envisager :

1° *Prise directe.* — Les griffes repré-

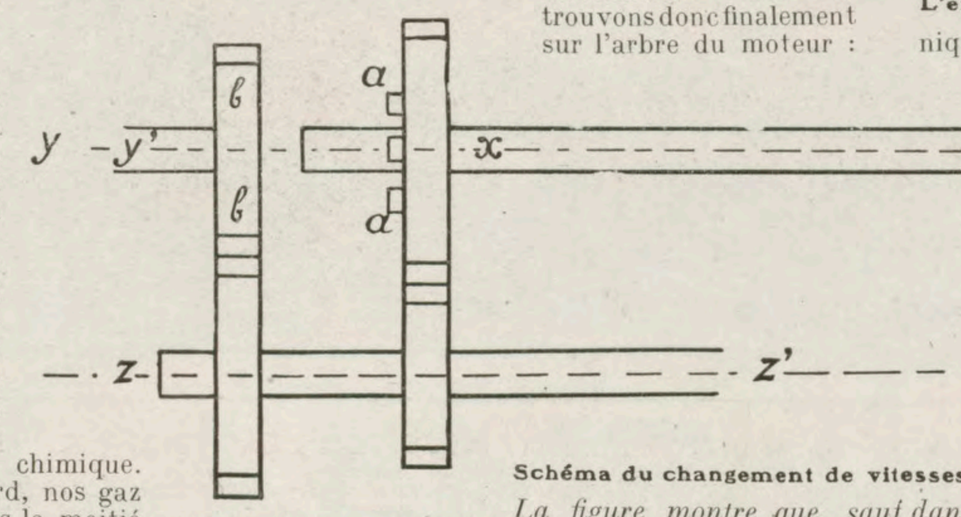


Schéma du changement de vitesses.
La figure montre que, sauf dans le cas de la prise directe, une partie du travail est absorbée par les engrenages.

sentées sur la figure en *a*, *a*, sont engagées dans les alvéoles ménagées en *b*, *b*. L'arbre moteur est continu, du volant à la boîte du différentiel. Si, comme toujours, les arbres sont bien alignés, le rendement est égal à l'unité, et le changement de vitesses, muselé énergiquement par cet artifice de la prise directe, ne consomme à peu près rien.

Il ne prend que la petite quantité d'énergie nécessaire pour faire tourner l'arbre *zz'*, quantité à peu près négligeable.

2° *Renvoi par engrenages.* — C'est la position représentée par la figure. Si nous appelons φ le rendement des engrenages cylindriques, on voit facilement que le rendement de l'appareil complet, de *xx'* à *yy'* sera

$$\varphi \times \varphi = \varphi^2.$$

Nous négligeons, dans ce calcul, le travail absorbé par les coussinets. Cette approximation est d'ailleurs légitime, surtout dans les boîtes de vitesses montées avec roulements à billes. D'ailleurs, avec les coussinets lisses, on pourra diminuer légèrement la valeur de φ.

Quelle est cette valeur, de φ ? Elle dépend de bien des choses.

On peut écrire (Moreau, *Moteur à explosions*) :

$$\frac{\mathcal{C}_f}{\mathcal{C}_u} = \frac{1}{2} f s \left(\frac{1}{R} + \frac{1}{R'}\right)$$

formule dans laquelle $\mathcal{C}_f$ représente le travail absorbé par le frottement $\mathcal{C}_u$ le travail utile, f le coefficient de frottement, s le pas de l'engrenage, R et R′ les rayons des roues en prise.

On voit donc que le travail perdu par frottement sera d'autant plus petit que :

1° les roues en prise seront plus grandes;
2° le pas de l'engrenage sera petit;
3° le coefficient de frottement f sera petit.

Il faudra donc donner aux roues dentées un grand diamètre, une denture aussi fine que possible, eu égard à la puissance à transmettre. Enfin, s'arranger pour que f soit très petit. Pour cela, on prendra un acier très dur, on taillera les dents avec grand soin et le conducteur devra lubrifier soigneusement sa boîte de vitesses.

Pour fixer les idées, prenons le cas d'engrenages égaux, de 10 centimètres de diamètre, le pas étant de 15 millimètres, $f = 0{,}08$ (métal sur métal bien graissé).

$$\frac{\mathcal{C}_f}{\mathcal{C}_u} = \frac{1}{2} 0{,}08 \times 1{,}5 \times \frac{2}{5} = 0{,}025$$

d'où

$$\varphi = 1 - \frac{\mathcal{C}_f}{\mathcal{C}_u} = 0{,}975$$

Et

$$\varphi^2 = 0{,}95.$$

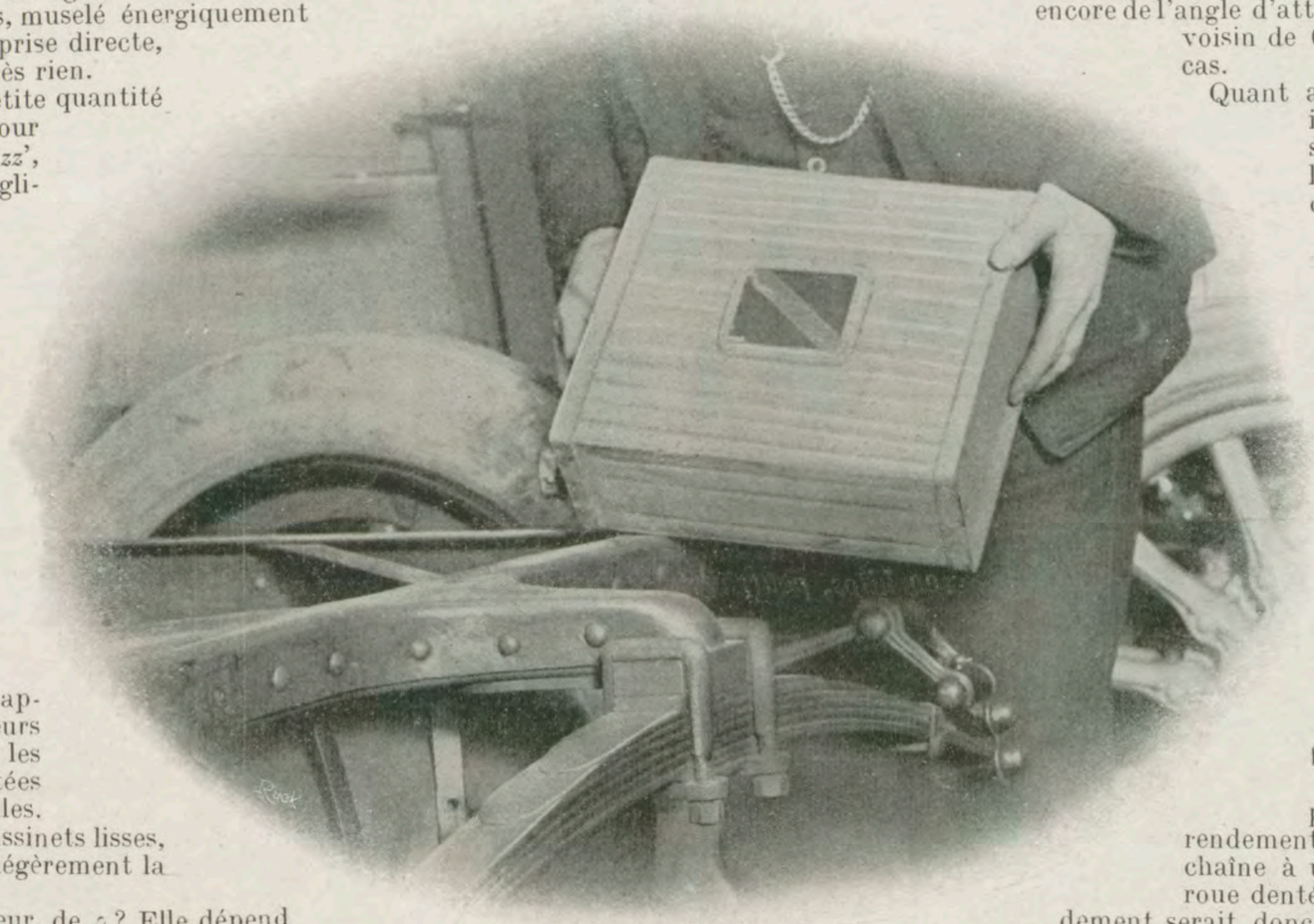
Ces chiffres, donnés uniquement pour fixer les idées, doivent être considérés comme un maximum de rendement. Ils supposent des engrenages parfaitement taillés et parfaitement entretenus.

Songez, chauffeurs, quand, d'une main hésitante et maladroite, vous faites grincer des dents deux roues dentées qui ne veulent rien savoir, que c'est f qui augmente pour toujours, et que les bavures produites sur les pignons du changement de vitesses sont autant de gouttes d'essence qu'il absorbera sournoisement.

Avec la vitesse normale, on peut hardiment prendre

$$\varphi^2 = 0{,}9$$

et se considérer comme protégé du dieu des



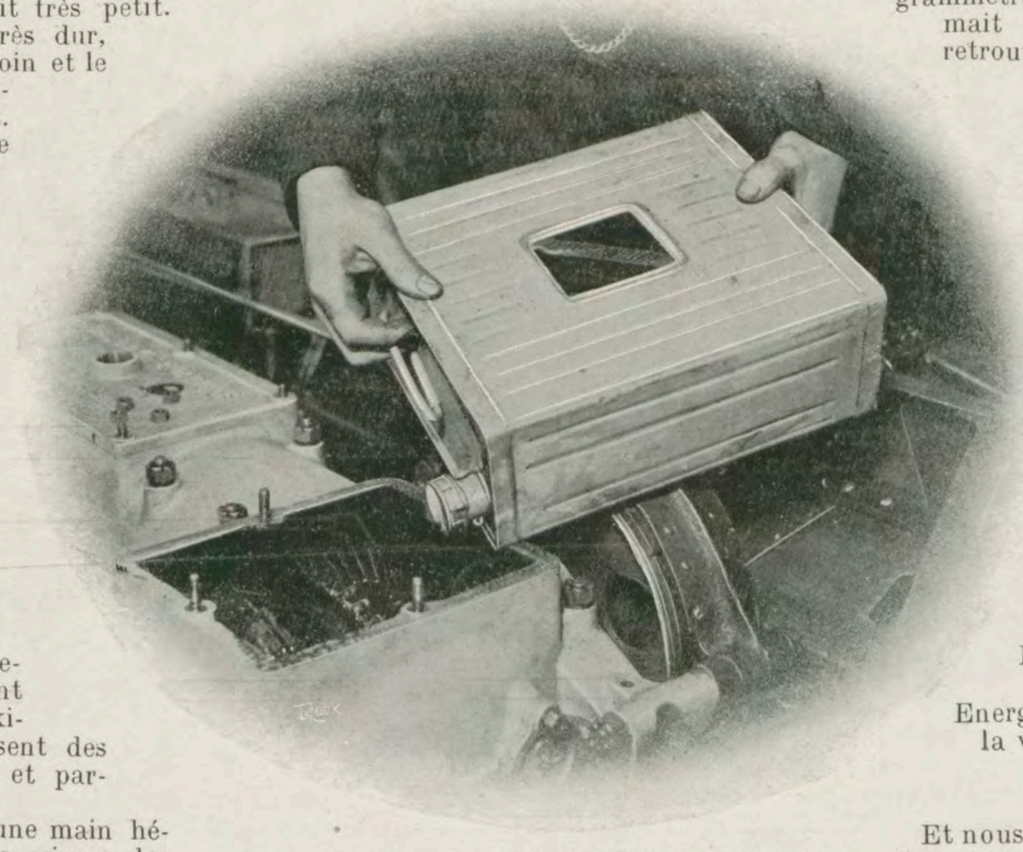
Le pot d'échappement, lui aussi, est un grand buveur d'essence.

L'eau n'absorbe pas entièrement la chaleur dégagée par les gaz, et une partie de l'énergie de ceux-ci s'envole dans l'air par l'échappement.

chauffeurs si l'on ne descend pas en-dessous de cette valeur.

Le pignon d'attaque Nous voilà sortis de la boîte de vitesses, mais pas sauvés encore ! Il faut traverser la boîte qui abrite, avec le différentiel, le train d'engrenages d'attaque.

Jusqu'alors, nous n'avions eu à faire qu'à des engrenages cylindriques, bons enfants à l'heureux caractère. Les engrenages coniques, non contents d'être plus gourmands et de se faire graisser abondamment la patte par l'énergie qui leur passe entre les dents, trouvent



A côté des gros appétits ci-dessus, celui du changement de vitesses paraîtra modeste.

En prise directe, sa sobriété égale celle du chameau ; dans le cas contraire, il n'absorbe guère que 2,5 0/0 de l'énergie totale.

très spirituel de pousser de toutes leurs forces sur leurs arbres, si bien que ce qu'ils laissent passe en chaleur dans les coussinets de butée.

Le rendement des engrenages coniques dépend non seulement de leur diamètre, mais encore de l'angle d'attaque. On peut le prendre voisin de 0,85 pour la majorité des cas.

Quant au différentiel lui-même, il ne consomme rien entre ses repas... pardon ! entre les virages. Laissons-le donc en repos.

Nous sommes donc arrivés, enfin, au bout de la transmission, si nous avons affaire à une voiture à cardan.

Les chaînes Pour une voiture à chaînes, un nouvel intermédiaire est sur notre chemin : la chaîne.

L'énergie est d'abord communiquée du petit pignon à la chaîne, puis de la chaîne à la couronne de la roue. Donc, deux transformations.

On peut assimiler (à peu près), au point de vue rendement, la transmission par chaîne à une transmission par une roue dentée intermédiaire. Ce rendement serait donc environ 0,95, avec une chaîne bien graissée. Mais il diminue rapidement quand la chaîne est sèche ou souillée de boue et de poussière. Il peut tomber jusqu'à 0,5 avec une chaîne très sale et trop tendue.

Rendement total Prenons le chiffre de 0,95, que tout chauffeur voudra atteindre en prenant grand soin de ses chaînes, en les enfermant dans un carter. Le rendement total de la transmission, si nous tenons compte de 5 0/0 environ d'énergie absorbée par les coussinets, sera :

$$0{,}9 \times 0{,}85 \times 0{,}95 \times 0{,}95 = 0{,}69$$

Et, pour la voiture sans chaînes, on aurait :

$$0{,}9 \times 0{,}85 \times 0{,}95 = 0{,}73$$

Les cardans vont encore absorber du travail, peut-être un tout petit peu moins que la chaîne. Adoptons donc seulement 0,70 pour le rendement, et récapitulons.

Nous avions, sur l'arbre du moteur, 187 kilogrammètres disponibles sur les 748 que renfermait notre goutte d'essence. Nous en retrouvons à la jante

$$187 \times 0{,}7 = 131.$$

Le tableau suivant montre quel a été l'appétit de chacun des organes de notre voiture :

Energie chimique potentielle contenue dans l'essence.	100
Energie emportée par la circulation d'eau	50
Energie emportée par les gaz de l'échappement.	15
Energie perdue dans les frottements du moteur.	8
Energie absorbée par les services accessoires . .	2,2
Energie absorbée dans le changement de vitesses	2,5
Energie absorbée dans les pignons d'attaque . . .	3,3
Energie absorbée par les chaînes ou cardans	1
Energie absorbée par les coussinets	1
Energie employée à faire progresser la voiture	17
Total.	100

Et nous nous sommes placés dans des conditions exceptionnelles de bon rendement.

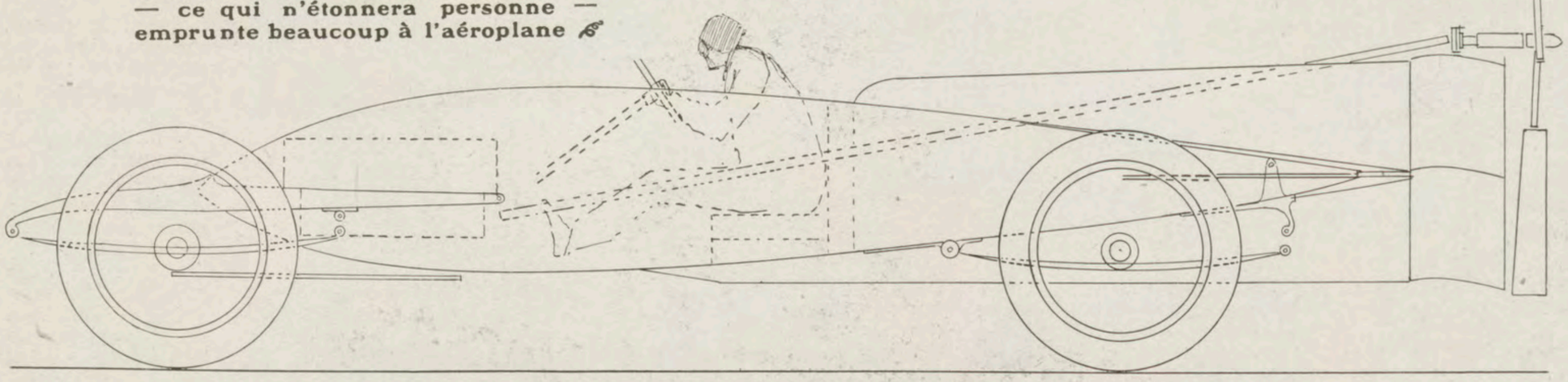
Songez qu'il y a des moteurs qui rendent 18 0/0 et des transmissions 50 0/0, d'où finalement 9 0/0 seulement de l'énergie dépensée.

H. Petit.

LA VOITURE QUE JE RÊVE

Par HENRI FARMAN

Henri Farman est le roi du jour ; mais il ne faut pas croire qu'il ait complètement abandonné le sol sur lequel, pauvres mortels aptères, nous nous traînons péniblement. Il pense quelquefois à la route, théâtre de ses premiers exploits, et il a conçu le dessin d'une voiture de course dont le modèle — ce qui n'étonnera personne — emprunte beaucoup à l'aéroplane.



La voiture de course d'Henri Farman.

Cette voiture, qui ne pèserait que 400 kilos, pourrait faire du 150 à l'heure, avec un moteur de 50 chevaux.

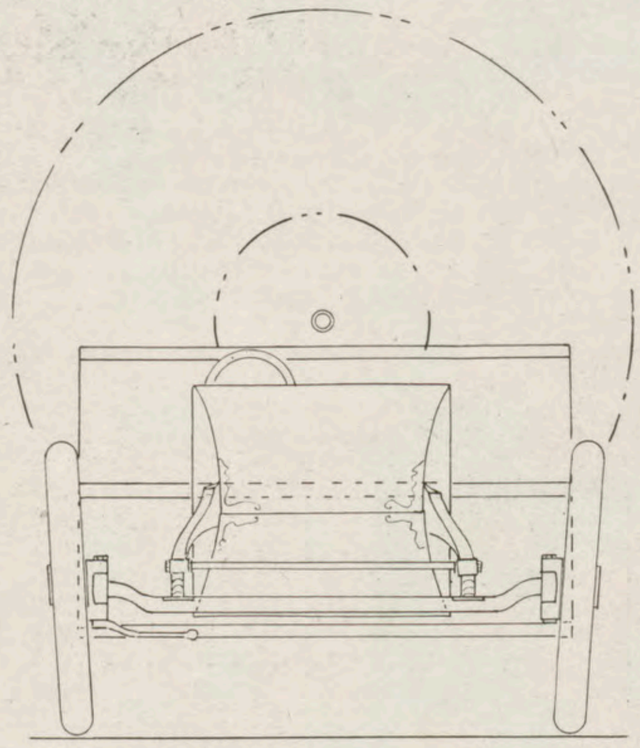
Quelqu'un me demandait, l'autre jour, si j'avais complètement renoncé à l'automobile et si j'avais définitivement abandonné la route pour le domaine des airs. Le fait est que les multiples travaux auxquels je suis obligé de me livrer, les soins minutieux et incessants que réclament la construction et la surveillance d'appareils qui sont encore, il faut bien l'avouer, dans l'enfance, ne me laissent guère le temps de penser à autre chose. Le vol est une chose tellement nouvelle et les sensations que ce planement au-dessus de la surface du sol font ressentir sont tellement insoupçonnées que vous comprendrez facilement que celui qui les a une fois éprouvées ne pense qu'à les faire renaître à nouveau.

Mais je ne peux pourtant pas oublier tout à fait les routes de terre, cette route sur laquelle j'ai fait mes premiers pas de débutant dans les sports, et qui, par une coïncidence curieuse, me mena précisément pour mes débuts dans cette capitale de l'Auvergne au-dessus de laquelle il nous faudra planer, un jour plus ou moins prochain, pour remporter le prix offert — autre coïncidence — par le même geste large de Michelin. Je ne peux pas oublier que c'est dans Paris-Berlin, dans Paris-Vienne, dans Paris-Madrid que j'ai pris cette habitude du volant qui me permet de manier mon appareil planeur au-dessus du terrain de manœuvres d'Issy. Mais l'expérience que j'ai acquise dans mes déjà nombreux essais m'a montré tout ce que l'on peut demander à une hélice aérienne.

On ne se rend pas compte, en général, et même beaucoup de personnes en doutent quand on le leur affirme, que l'air est un point d'appui merveilleux, aussi solide que le sol de nos routes, quand on sait s'en servir d'une façon convenable. Cependant, de très intéressantes expériences ont été faites sur ce sujet.

En 1906, déjà, on ne l'a pas oublié, Archdeacon expérimenta une motocyclette qui était munie à l'avant d'une hélice aérienne. Cette machine, avec une hélice de traction mue par un moteur de 6 chevaux et disposé à l'avant, fut essayée sur la route du champ d'épandage d'Achères. Montée par Anzani, elle atteignit, quoique l'hélice eût été complètement faussée par un accident, 79 kilom. 500 à l'heure, vitesse à peu près égale à celle qu'elle eût atteinte si le moteur eût actionné la roue d'arrière.

Sur une voiture, le résultat serait encore meilleur, surtout en mauvais terrain, car alors, avec la vitesse croissante, il arrive souvent que les roues quittent le sol et tournent à vide, ce qui constitue une perte sèche très importante dans la translation. Depuis lors, le rendement des hélices a été perfectionné. Une hélice rend facilement 50 0/0 de la force du moteur; celle de mon aéroplane donne au moins 65 0/0. Les meilleures voitures arrivent peut-être à donner 75 0/0 de la force du moteur à la jante. Mais cela ne constitue pas le rendement véritable, car il y a à tenir compte de la perte énorme de puissance qui provient du glissement de la roue sur le sol, ce qui constitue le plus mauvais des rendements. Dans une hélice, au contraire, le rendement est superbe, car l'effort de la poussée est constant, tandis qu'avec les roues, il ne se fait que par à coups.



Le propulseur.

La voiture serait mue par une hélice aérienne, ce qui permet d'obtenir du moteur un rendement bien supérieur.

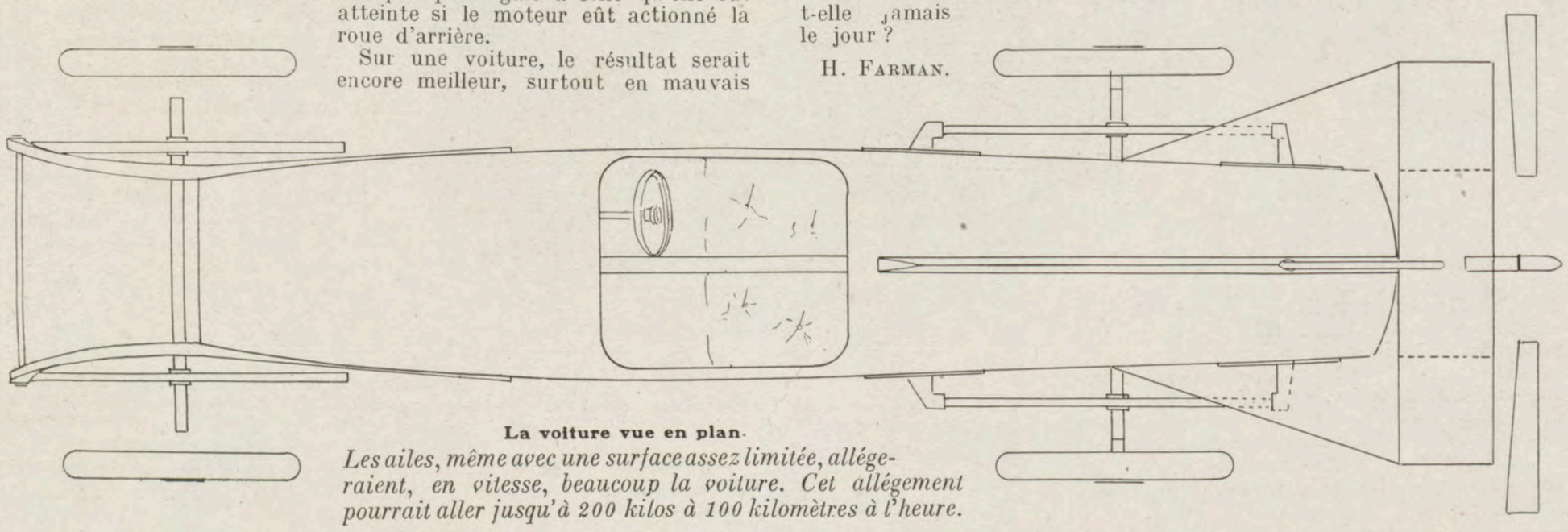
Si donc, je me remettais jamais à courir, ce ne serait pas sur une voiture de course ordinaire, mais sur une voiture construite d'après les considérations que je viens de vous exposer. Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* pourront se rendre compte de ce que serait cette voiture par les plans reproduits ici et qui sont dus à la collaboration des frères Voisin.

Cette voiture se composerait uniquement de deux essieux, du moteur et de son hélice : pas de changement de vitesses, pas de différentiel, pas d'embrayage. Débarrassée de toutes ces complications habituelles aux voitures actuelles, elle serait, par suite, très légère et son poids ne dépasserait pas 400 kilos, avec un moteur de 50 chevaux et une hélice de 1 m. 80, j'estime qu'elle pourrait atteindre 150 kilomètres à l'heure. Sa forme serait très fuselée, de façon à diminuer la résistance de l'air. Enfin, elle serait munie d'ailes en forme de plan. Même avec une surface réduite, ces ailes suffiraient à la vitesse de 100 kilomètres à l'heure, pour alléger la voiture de 200 kilos. Ainsi, plus d'usure de pneumatiques, plus de crevaisons.

J'ai d'ailleurs un critérium certain de ce que j'avance, c'est mon aéroplane qui, sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux, démarre et marche plus vite que les voitures de même force. Je crois donc pouvoir affirmer que ma voiture à hélice serait plus vite que n'importe quelle autre voiture de même puissance.

Mais verra-t-elle jamais le jour ?

H. Farman.



La voiture vue en plan.

Les ailes, même avec une surface assez limitée, allégeraient, en vitesse, beaucoup la voiture. Cet allégement pourrait aller jusqu'à 200 kilos à 100 kilomètres à l'heure.

Les Grands Matches de Boxe

Tommy Burns vainqueur de J. Roche, Willie Lewis de Thorne, Walter Stanton de Costello, tels sont les résultats des grands combats de boxe de la semaine dernière

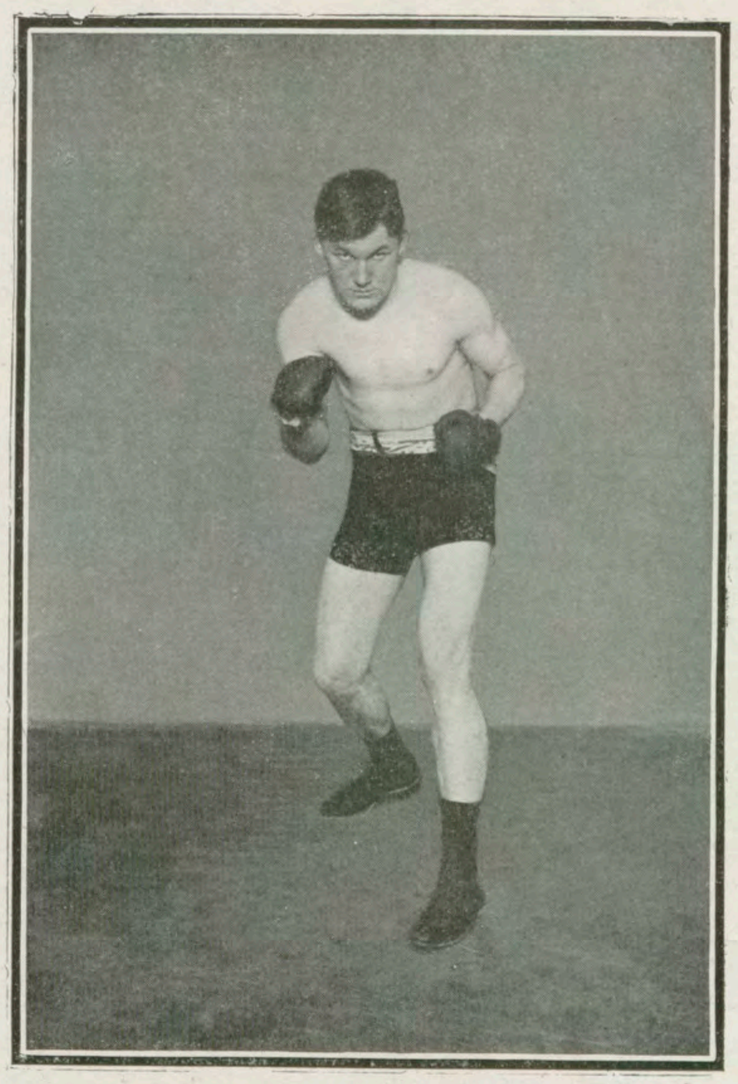
La semaine dernière laissera une date dans les annales de la boxe américaine. Trois champions d'outre Atlantique se trouvent actuellement en Europe, et tous trois se sont affirmés d'une classe supérieure à celle des pugilistes anglais. D'abord, le champion du monde, Tommy Burns, décevant les spectateurs, s'est amusé de Jim Roche à Dublin et l'a fait knock-out d'un superbe coup à la mâchoire au premier round, en 1 m. 28 s.

Puis, les Parisiens ont été gâtés. Au cours de la même nuit, ils ont assisté à deux merveilleux fights. Le premier au Wonderland, le second aux Folies-Bergère.

Les directeurs du Wonderland ont fait venir d'Amérique l'un des trois candidats au titre de champion du monde, poids moyens, Willie Lewis. Il était opposé à l'Anglais Jef. Thorne, plus lourd que lui de 7 kilos, et il a pu prouver toute sa science, toute sa vigueur, en frappant sur cette véritable enclume qu'est Thorne. On ne peut se faire une idée des coups qu'a dû encaisser l'Anglais. Au premier round, jeté deux fois sur le ring, il semblait hors de combat, mais il se ressaisissait et réussissait à n'être battu qu'aux points. Il est vrai qu'il a eu la chance, par deux fois, étant à terre, d'entendre résonner le times avant que la dixième seconde se fût écoulée. Et, après le combat, Thorne s'avançait au milieu du ring et faisait un magnifique saut périlleux en arrière. Mais quel scientifique boxeur que ce Willie Lewis, qui a fait l'admiration de tous les spectateurs du Wonderland. Détail qui intéressera les gens qui ont de la religion : avant de combattre, Lewis fait le signe de croix et s'attache à la cheville une chaînette munie d'une médaille. A vrai dire, jusqu'ici cela ne lui a déjà pas si mal réussi, puisqu'il possède à son actif une liste de victoires merveilleuses.

Aux Folies-Bergère, Costello était opposé à Walter Stanton. Quoique l'Anglais, d'un direct bien appliqué, ait réussi à faire saigner abondamment le nez de Stanton, celui-ci knock-outait définitivement Costello au neuvième round. Déjà, à la précédente reprise, il l'avait projeté à terre. Mais le times l'avait sauvé. Au neuvième round, donc, Costello fut atteint une première fois ; il resta 9 secondes par terre, puis se releva, pour être à nouveau terrassé. Et ses seconds jetaient l'éponge avant que Tommy Burns eût compté la dixième seconde.

JACQUES MORTANE.



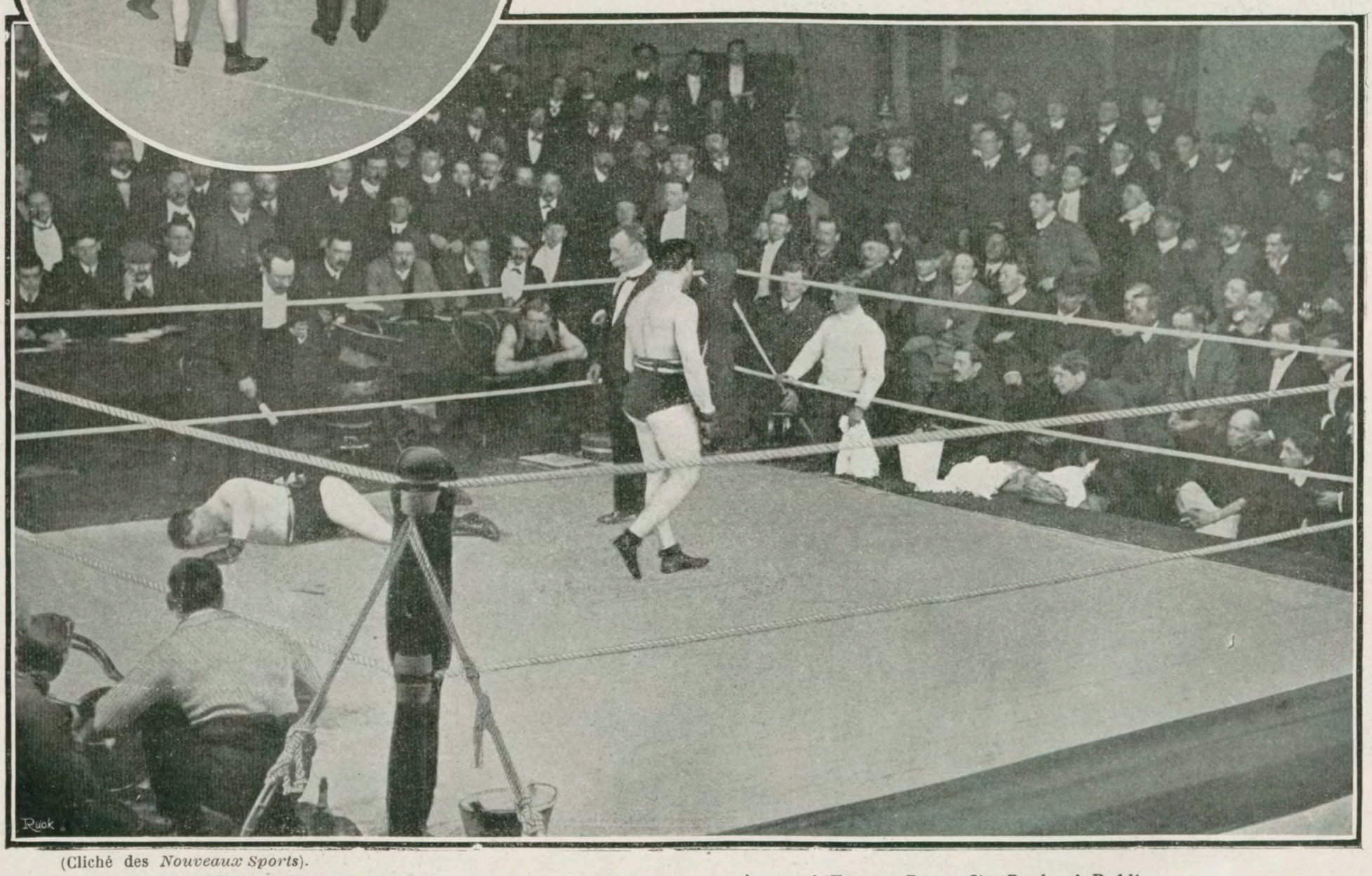
Willie Lewis.

Le champion américain Willie Lewis qui, pour ses débuts à Paris, a triomphé de Jeffries Thorne, au Wonderland.

(Cliché des *Nouveaux Sports*).

Costello knock-out.

Walter Stanton vient de mettre knock-out Costello, dont les seconds vont jeter l'éponge. T. Burns compte les secondes.



Le match Tommy Burns-Jim Roche, à Dublin.

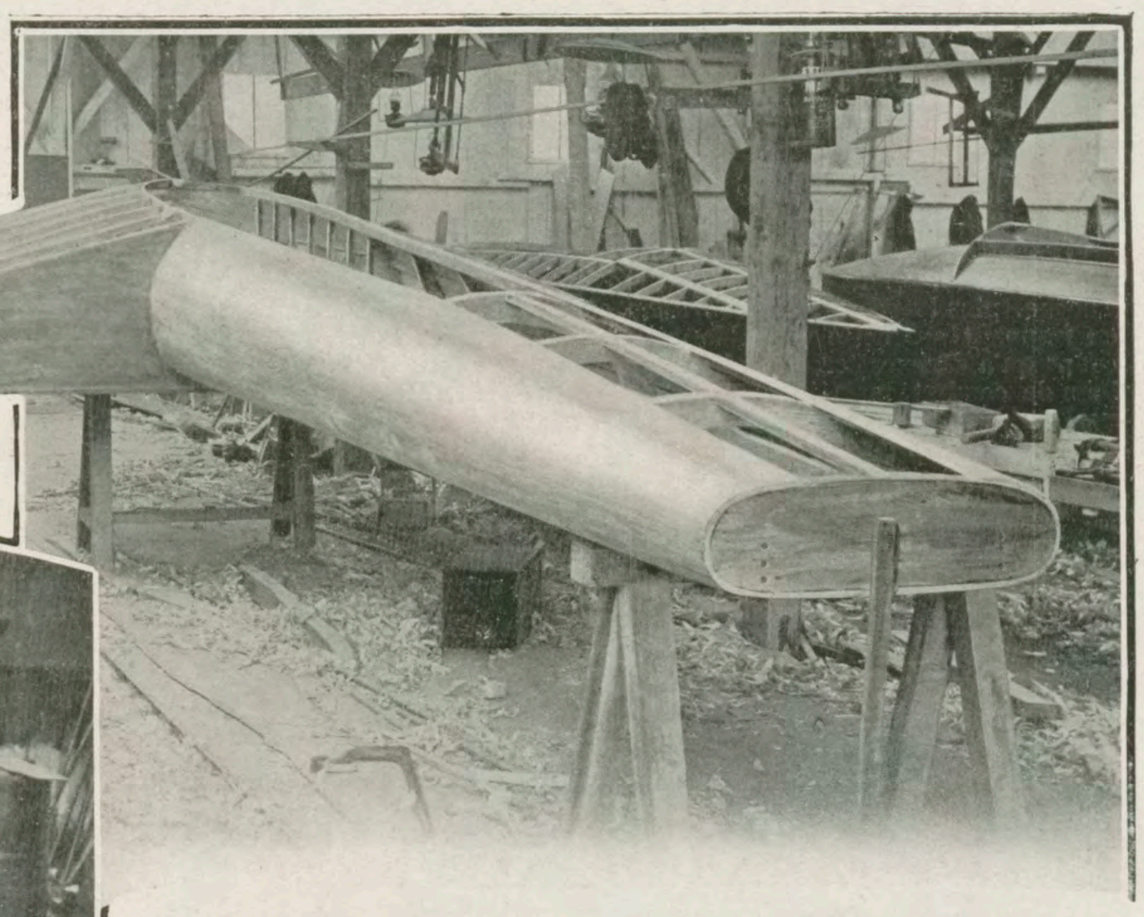
Le champion du monde Tommy Burns se rencontrait, la semaine dernière, à Dublin, avec Jim Roche. Le combat fut bref : en 1 m. 28 s., Tommy Burns, d'un coup à la mâchoire, mit son adversaire knock-out.

LES CANOTS DE MONACO

A la veille du cinquième Meeting de Monaco, une visite dans les différents chantiers de construction s'imposait ✍ Quelques types de 1908

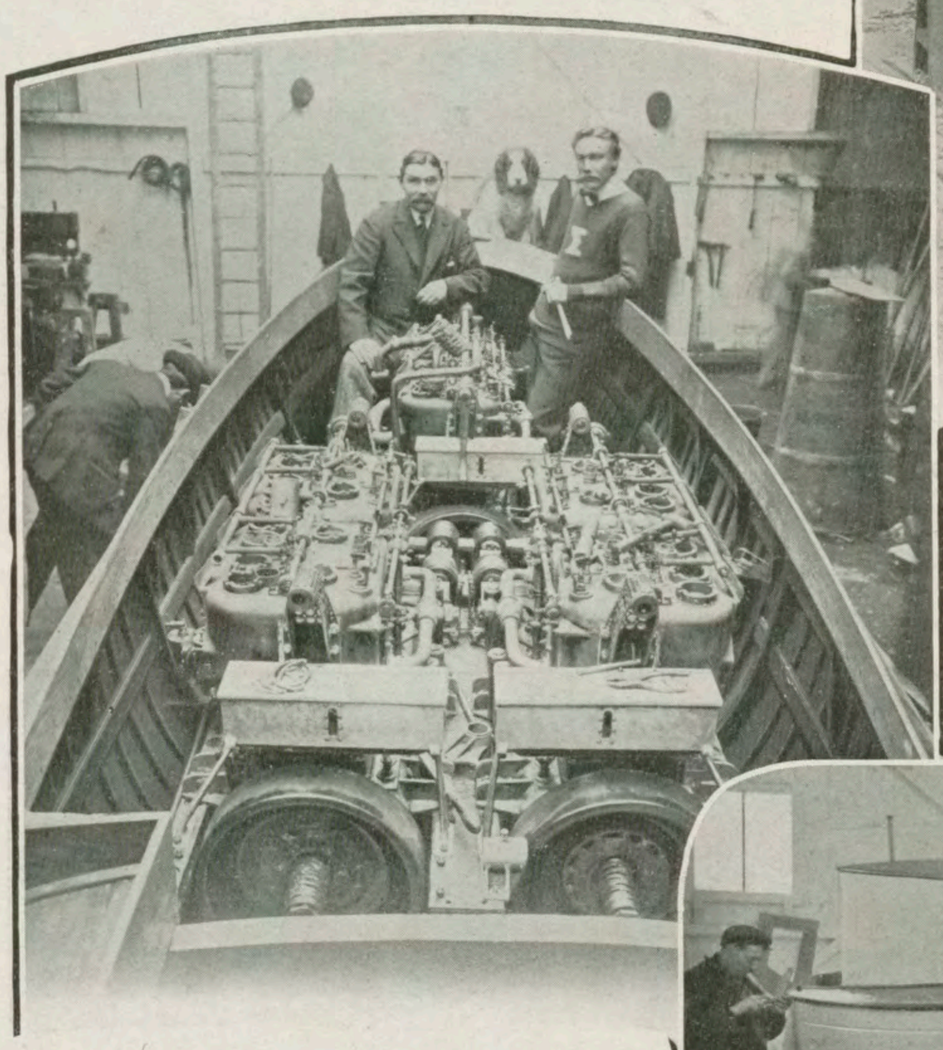
Le Meeting international de Monaco, qui va se tenir pour la cinquième fois, du 1er au 13 avril, ramène l'attention sur les embarcations à moteur. Le yachting automobile, il faut bien le dire, est un sport qui sommeille. Il ne se réveille guère qu'une fois par an, lors des grandes épreuves qui se disputent chaque année dans les flots bleus de la Méditerranée, au pied du rocher célèbre.

On a souvent reproché aux constructeurs de coques d'avoir trop souvent en vue l'obtention de grandes vitesses, au détriment de la robustesse. Si la première considération permet de réaliser des résultats qui impressionnent favorablement l'opinion publique, elle ne doit pas être seule à influer sur les formes des canots automobiles. Il faut aussi songer à réaliser les qualités nautiques convenables et, en particulier, à assurer les conditions de stabilité qui donnent toute

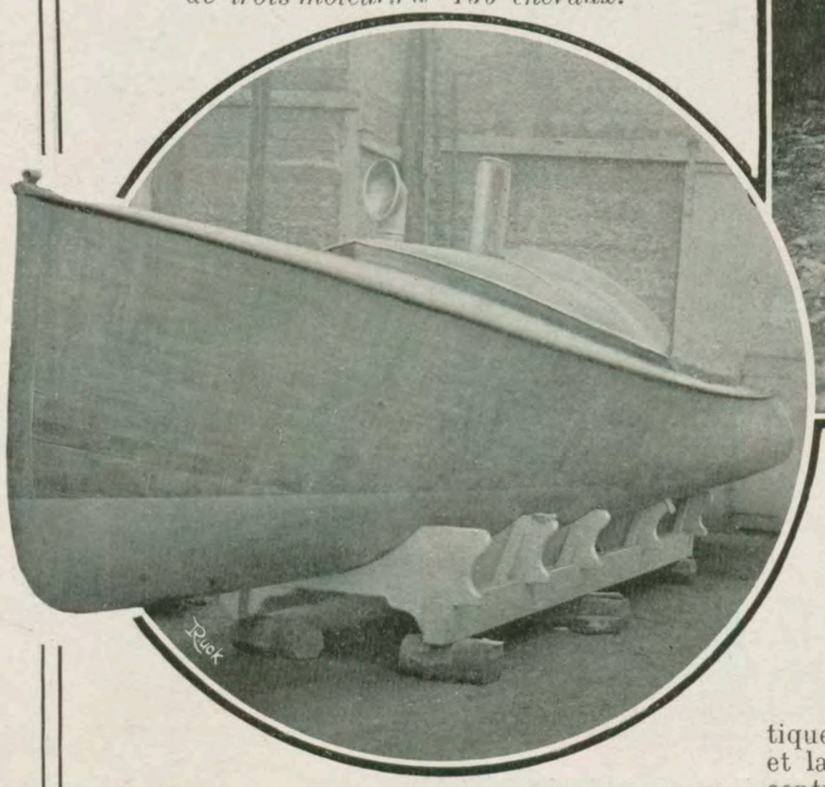


Le Glisseur *Despujols*.
Ce bateau bizarre, à l'avant arrondi et élargi, affecte la forme du poisson-torpille.

sécurité, sans exposer à des roulis trop durs. A cette question se rattache directement celle des qualités évolutives. Une embarcation a besoin d'évoleur d'autant plus rapidement que sa vitesse est plus grande, et l'on ne



Les trois moteurs du *Grand-Trèfle*.
Le Grand Trèfle, à M. de Soriano, est muni de trois moteurs de 150 chevaux.

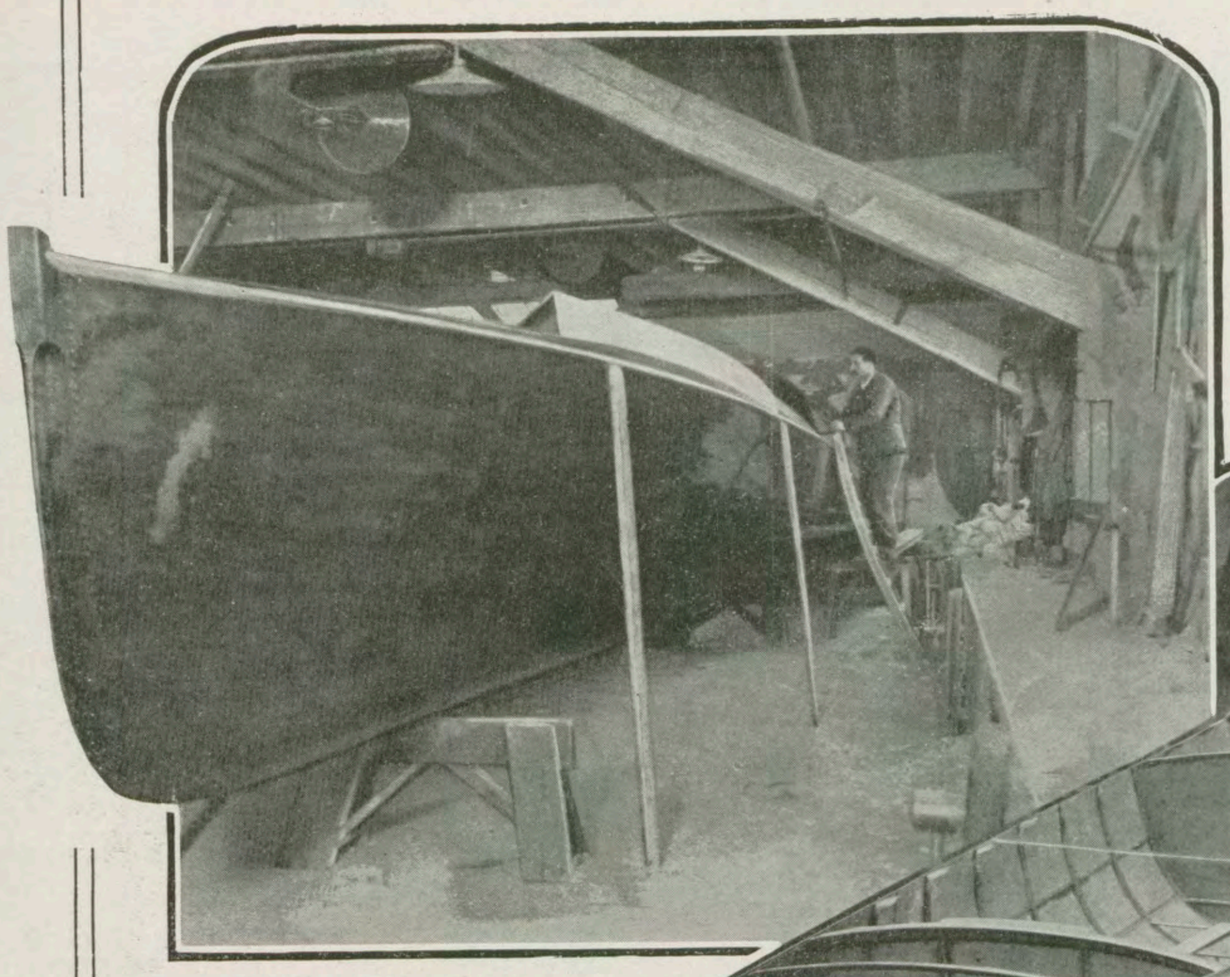


La *Lorraine III*.
A M. Pérignon, cruiser de 5e série (8×12 sur 4-cylindres, 130 millimètres d'alésage).

Le *Labor*.
A M. de Clèves, racer de 2e série (4-cylindres, 155 millimètres d'alésage).

saurait augmenter outre mesure la surface du safran, sous peine de provoquer des inclinaisons dangereuses, lors de l'abattée.

Pour ce qui est des canots à grande vitesse, le plus sûr critérium de leur excellence est la formation des vagues : vague à l'avant, par incision des veines liquides, vague à l'arrière, par succion, au cas où la vitesse du bateau devenant très grande, la seule pression hydrostatique ne suffira pas pour refermer le flot assez vite. Il y aura donc production d'un vide entre l'eau et la surface de la coque, vide que la pression atmosphérique viendra combler, en appliquant l'eau contre la coque. Il y aura ainsi une certaine quantité de liquide entraînée pendant un instant à la vitesse du bateau, provoquant la formation d'une lame, qui ira en s'accentuant avec la vitesse. Tandis que la vague d'avant, ou d'étrave, n'est nullement défavorable, celle d'arrière, ou d'étambot, exige, au contraire, pour sa formation, une certaine quantité d'énergie qui constitue, par suite,



Le Panhard-Tellier.

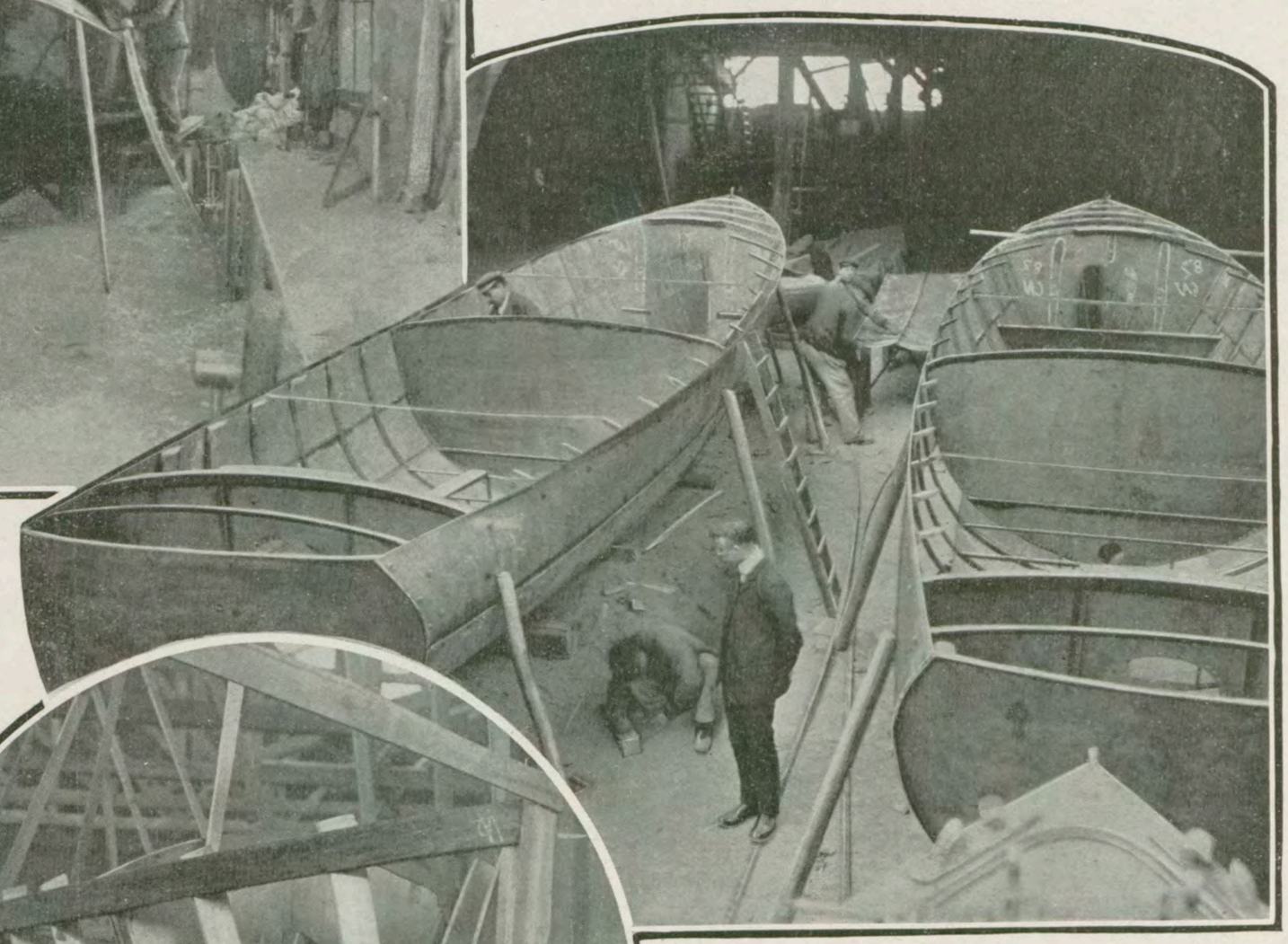
A la société Panhard et Levassor, racer de 2e série, sera muni de quatre moteurs de 120 chevaux.

une perte croissant avec la vitesse. En principe, donc, l'aptitude d'un canot automobile à réaliser de grandes vitesses dépendra de sa forme arrière, qui devra être suffisamment fine pour ne pas former par succion une série de vagues d'étambot. C'est, avec un inconvénient bien plus grand, ce qui se passe pour l'arrière des voitures automobiles.

L'amiral Fournier, qui a fait une étude approfondie de la question, a introduit, il y a déjà deux ans, dans l'étude des coques un élément nouveau, qu'il dénomme coefficient d'affinement dans lequel il fait entrer au troisième ordre des facteurs considérés anciennement avec un exposant linéaire. Il a ainsi démontré que pour qu'un canot soit apte à supporter les grandes vitesses, sans limitation due aux lames, il fallait que son coefficient d'affinement fût inférieur à 0,212.

On pourrait mesurer l'importance des progrès accomplis par la progression régulièrement ascendante constatée depuis quelques années, principalement sur les coques Tellier, de ce qu'on a appelé le coefficient d'utilisation. Cette année, le jeune constructeur présente une nouvelle coque, celle de la *Rapière III*, qui sera l'X du meeting. Elle est construite sur des principes tout nouveaux. C'est un racer de première série, il sera donc muni d'un moteur 4-cylindres de 155 millimètres d'alésage. Nous verrons aussi à Monaco, plusieurs bateaux glisseurs, trois Ricochet et un quatrième d'une forme tout à fait spéciale, dû à Despujols.

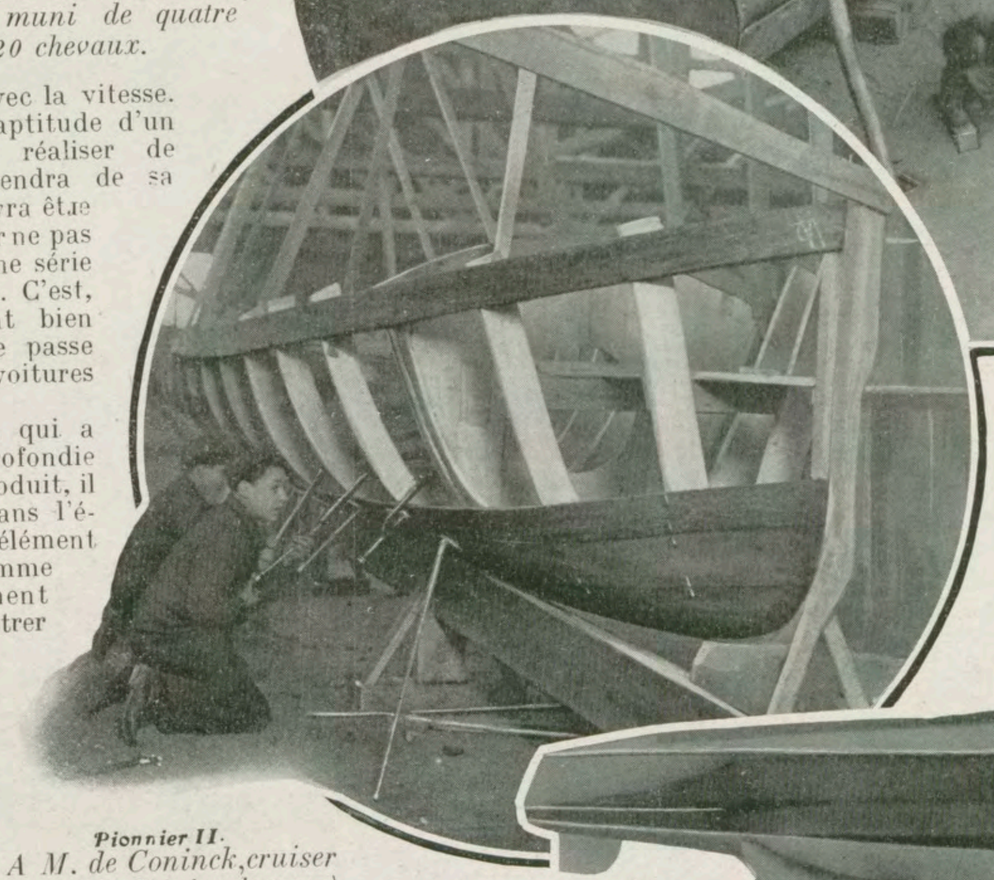
Cette année, les racers sont divisés en deux séries. La première comprend les canots munis d'un moteur type du



Le coin des vedettes.

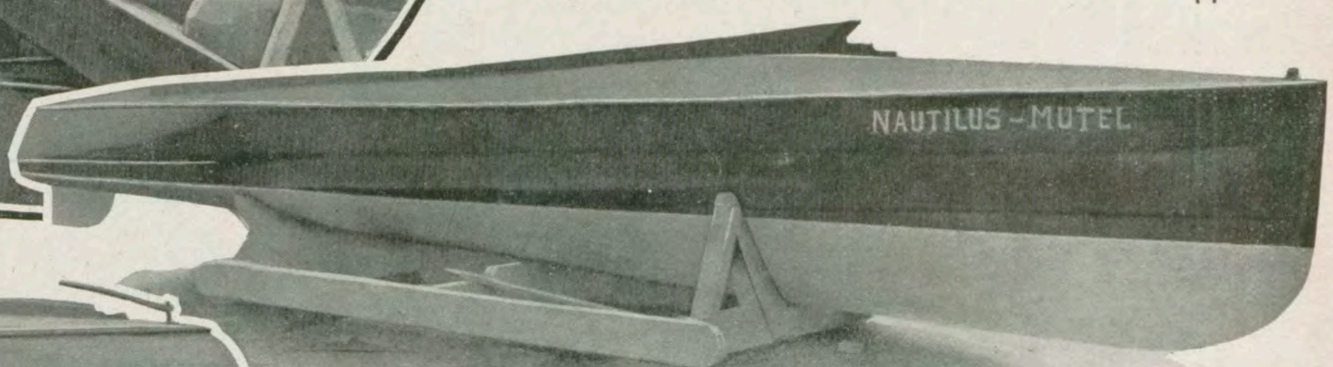
Les vedettes Jacqueline IV *et* Lorraine, *en construction chez de Coninck.*

Grand Prix, 4 cylindres de 155 millimètres d'alésage ou l'équivalent en surface. Elle ne comprend que des 4-cylindres, à l'exception du *Scarlet-Runner*, qui portera un moteur de 75 che-



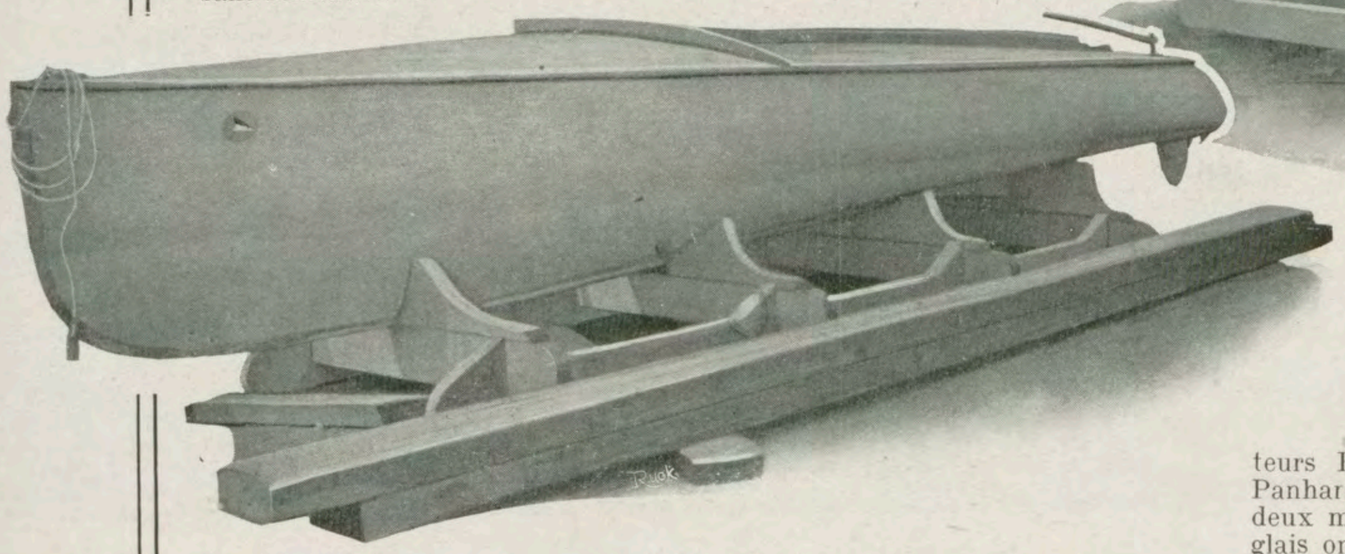
Pionnier II.

A M. de Coninck, cruiser de 2e série (moins de 6 m.)



Nautilus-Mutel I.

A M. de Larco, cruiser de 2e série (moins de 6 m. 50, 4 cylindres de 90 millimètres d'alésage).



Le Sizaire et Naudin.

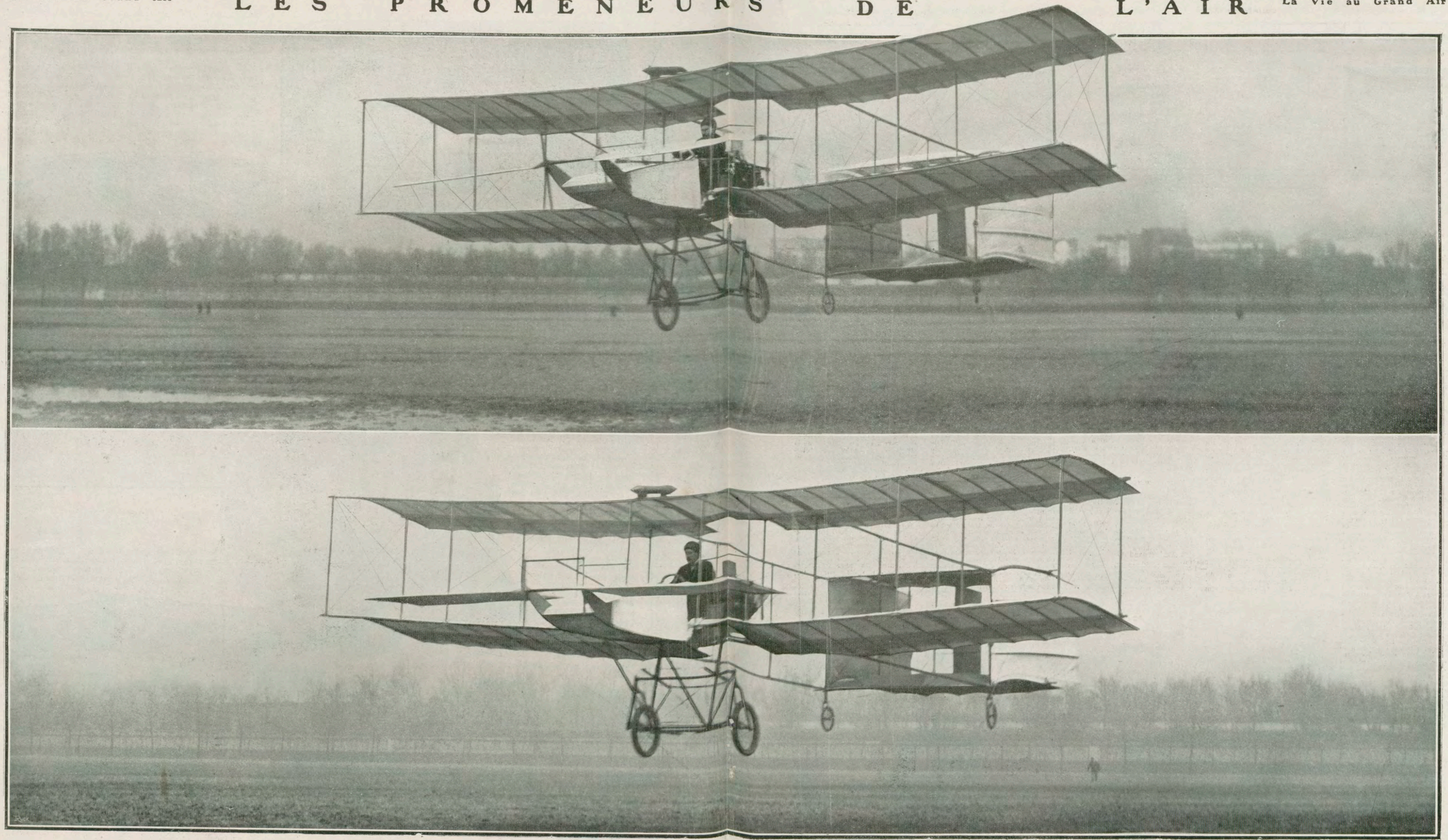
A MM. Sizaire et Naudin (2 cylindres de 100 millimètres d'alésage).

vaux à 6 cylindres séparés. Dans la seconde, aucune limitation n'est fixée. Aussi, trouvons-nous dans celle-ci des moteurs gigantesques. Le *Grand-Trèfle* porte trois moteurs Brasier de 150 chevaux, le *Panhard-Tellier*, quatre moteurs Panhard de 120 chevaux. Le *Wolseley-Siddeley* sera actionné par deux moteurs 8-cylindres, donnant chacun 200 chevaux. Les Anglais ont la plus grande confiance dans ce racer, qui sort des ateliers de Sanders, mais les canots anglais ont réservé, chaque année, à leurs constructeurs, bien des déceptions.

F.-A. Wheel.

LES PROMENEURS DE L'AIR

La Vie au Grand Air



HENRI FARMAN ET LÉON DELAGRANGE BOUCLANT LA BOUCLE AÉRIENNE

En haut Farman, en bas Delagrange.

Ce fut samedi dernier, sur le terrain classique d'Issy-les-Moulineaux, la journée des aviateurs. Tout d'abord, Henri Farman s'attaqua à son record du kilomètre. Deux fanions distants de 501 m. 20 avaient été plantés au milieu du champ. En présence de la commission de l'Aéro-Club, il couvrit deux tours complets, plus environ 500 mètres. La distance officiellement homologuée fut de 2.004 m. 80, en 3 m. 31 s., mais si l'on tient compte de l'envolée, de la courbe des virages et du trajet couvert avant l'arrêt, elle atteignit près de 4 kilomètres en 3 m. 40 s. Après lui, Léon Delagrange, couvrit dans les airs une boucle de 1.500 mètres, en 2 m. 30 s., battant lui aussi, mais un peu tard, le record précédent de Farman. Puis les deux aviateurs prirent place sur l'appareil Delagrange et rentrèrent ainsi au hangar par bonds d'une cinquantaine de mètres. Toutes ces performances ayant été faites en présence des membres de la Commission sportive de l'A. C. F. ont été homologuées et sont par suite officielles. Les deux aéroplanes sont de modèle identique et munis du moteur 40 chevaux Antoinette *à huit cylindres. Celui de Farman est construit en toile caoutchoutée* Continental.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Le nouvel autobus électrique mixte qui fait le service entre Notre-Dame de Lorette et l'Odéon.

L'AUTO ET LES CHAMPS

Au moment même où l'un de nos ministres soumet à l'approbation des Chambres un projet qui ne tend à rien moins qu'à mettre hors des lois quelques milliers de Français, dont le seul tort est de posséder ou de conduire une automobile, un de ses collègues inaugure une exposition où, au premier abord, l'automobile semblerait n'avoir rien à faire.

Il s'agit ici du Concours Agricole qui vient de tenir ses assises et où jamais l'automobile n'a occupé une aussi grande place que celle qu'elle y occupe cette année. Cette constatation est d'autant mieux faite pour nous plaire qu'elle indique un débouché nouveau pour l'industrie automobile. Nous n'avons pas cessé de le répéter: c'est dans les applications utilitaires que les constructeurs doivent chercher la clientèle qui devra remplacer celle, forcément limitée, des grosses voitures de tourisme à grande vitesse et à grande dépense. Or, trois catégories répondent à ce besoin d'automobiles pratiques: la voiturette, véhicule léger et bon marché du petit bourgeois, du voyageur, du commerçant; les poids lourds, pour les usages commerciaux et les transports en commun; l'automobile agricole. Une simple visite à la Galerie des Machines montre que nombre de constructeurs marchent déjà délibérément dans cette troisième voie. Les noms les plus connus de l'industrie y sont représentés, soit qu'il s'agisse de machines mobiles: semeuses, faucheuses, herseuses, faneuses, etc., soit qu'il s'agisse de moteurs fixes, ou de groupes électrogènes destinés à mettre en mouvement les machines fixes.

Le moteur destiné aux services agricoles demande une robustesse et une rusticité toutes particulières, parce qu'il est destiné a se trouver entre les mains de gens simples et dans des pays où le mécanicien n'aura que des teintures de connaissances automobiles. Ces deux conditions seront d'autant plus faciles à remplir que le poids est, pour ainsi dire, indifférent, que les trépidations sont sans grande importance. Il y a là pour les moteurs à deux temps et pour les moteurs à huile lourde tout un débouché sur lequel il sera bon de compter.

MARCEL VIOLLETTE.

CYCLISME

Un groupe cycliste de la cavalcade qui vient d'être organisée au carnaval de Saint-Sébastien.

PÊCHEUR QUI SE REPENT...

L'INCIDENT Jacquelin-Breton a prouvé plusieurs choses. D'abord, que Jacquelin a la tête un peu trop près du bonnet, ensuite que M. Breton aimait bien être partout à la fois: et enfin que la clémence, lorsqu'elle est judicieusement employée, obtient un revirement d'opinion complet et fait plus que les discours les plus soporifiques et les menaces les plus ardentes.

M. Breton, molesté publiquement par Jacquelin, s'est laissé aller à ses bons penchants et, grâce à lui, la carrière du plus fameux champion qu'ait compté le sport cycliste n'a pas été brisée. Jacquelin n'a pas été pénalisé, Jacquelin a reçu l'absolution complète: gloire à Breton qui se réhabilite ainsi aux yeux de tous et qui devient l'objet de l'admiration et de la sympathie de tous ceux qui le huèrent avec tant d'enthousiasme l'autre dimanche.

Que Jacquelin, pour nous prouver sa reconnaissance envers l'U. V. F., consente à continuer un entraînement sérieux et à gagner des épreuves. Je l'ai dit et je le répète comme si j'étais enchanté d'avoir trouvé cela à moi tout seul: s'il le voulait, l'ex-champion du monde pourrait le redevenir en 1908. Qu'il s'efforce de prouver que j'ai raison, j'en serai vraiment fier et j'insisterai sur ce véritable talent de prophète que Mme de Thèbes pourra m'envier.

En somme, de tout ce qui précède une conclusion s'impose: « Mieux vaut douceur que violence », tout le monde y gagne et après avoir ressenti un petit frisson d'émotion dans la crainte d'un sinistre, nous sommes tout ragaillardis en constatant qu'enfin il y a eu plus de peur que de mal.

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 15 au 20 mars.

CYCLISME

Vélodrome d'Hiver. — *Grand Prix d'Hiver de l'U. V. F.* (1.000 m.): 1. Van den Born; 2. Hourlier; 3. Dupré.

Match Darragon-Parent (derrière motocyclettes): 1. Parent: 2. Darragon.

ATHLÉTISME

Dimanche 15 mars.

Colombes. — *Football Rugby*: Le Stade Bordelais Université Club bat le Havre Athlétic par 27 points à 3.

HIPPISME

Dimanche 15 mars.

Auteuil. — *Prix Murat* (steeple, 4.500 m.): 1. Royal Visiteur, à Mme Cl. Procureur (R. Sauval): 2. Pharaon; 3. Rosita III. (10 partants.)

Prix Marignan (haies, 3 100 m.): 1. Endymion, à M. Ch. Brossette (R. Sauval); 2. Karakoul; 3. Marly. (8 partants.)

Dimanche 15 mars.

Nice. — *Grand Prix de Nice* (2.200 m.): 1. Eastman, au baron de Rothschild (M. Henry); 2. Idaho; 3. Jasmin. (10 partants.)

Jeudi 19 mars.

Auteuil. — *Prix de la Muette* (steeple, 4.000 m.): 1. Royal Visiteur, à Mme Cl. Procureur (R. Sauval); 2. Star Ruby. (2 partants.)

Jeudi 19 mars.

Nice. — *Prix de l'International Sporting Club* (1.500 m.): 1. Grill Room, à M. Camille Blanc (Barat); 2. Don Ruy; 3. Ouadi Halfa. (8 partants.)

EXPOSITION

M. Paul Mahler, l'animalier bien connu, et M. Saint-Elme Foley ont réuni, 25 et 27, boulevard Montparnasse, une série de peintures, aquarelles, dessins et objets d'art en une exposition ouverte jusqu'au 1er avril. Nous recommandons cette exposition non-seulement aux amateurs d'art, mais aussi à toutes les personnes qui s'intéressent aux scènes de chasse.

A PAU

Nous sommes heureux d'annoncer à nos chasseurs et amateurs de sports que la Société Canine de Pau donnera sa troisième exposition à Pau les 4 et 5 avril prochain.

ERRATUM

La revue *Tranche de sport salé* jouée au Congrès de l'U. S. F. S. A., était due à la collaboration de MM. Fernand Bidault et Dogachu.

— Les photographies des joueurs du Stade Bordelais parues dans notre dernier numéro sont des photographies Tunmer de Bordeaux.

ATHLÉTISME

L'arrivée de Brinté, de la J. S. P., vainqueur du cross-country de la F. A. F.

APRÈS LES CHAMPIONNATS DE BOXE

J'AI été profondément attristé, tous ces derniers temps. Ce sont les championnats de boxe amateurs qui en sont cause. Jadis, je considérais cette solennité comme l'un des grands events de la saison. Cette année, personne n'en a parlé; même dans les milieux pugilistes, c'est à peine si on s'en est préoccupé. Et en cinq ou six séances, tous les champions ont été découverts. A vrai dire, peu de monde se souvient, à l'heure actuelle, à part les intéressés, du nom de ces champions, et nous nous en plaignons amèrement.

Pourtant, les combats furent souvent magnifiques et disputés avec cette sauvage énergie qu'on ne saurait trop admirer chez les amateurs qui se battent pour le plaisir de se battre, encaissant beaucoup de coups et pas d'argent du tout. Quelques surprises effarèrent le public: le merveilleux poids légers T. H. Jordan, l'homme le plus scientifique de sa catégorie, a subi une défaite au premier tour, à la stupéfaction de tous. Il semblait que ce pugiliste avait pris un abonnement pour le titre de champion et qu'il l'était à vie. D'autres boxeurs prouvèrent que si parmi les professionnels Français, à part Gaucher, Moreau, Desruelles, Marchand, Bentgen, Pierlot, le lot des hommes est peu élevé, parmi les amateurs on compte des athlètes de tout premier ordre, comme Lovel Graham, Doudelle, Stéphane, Aspa, Brochat.

C'est pourquoi il est vraiment regrettable qu'on n'ait pas assez insisté sur l'importance de ces épreuves. Espérons que l'an prochain, nous reviendrons aux anciennes coutumes et que le public viendra faire aux vainqueurs l'ovation qu'ils méritent et qui constitue leur seule rétribution. J. R.

HIPPISME

Le Prince Ghika, l'un des meilleurs joueurs admirés sur les terrains de polo de Cannes.

LA CRISE DU STEEPLE CHASING

LES courses d'obstacles subissent en ce moment une véritable crise. Je me retranche, pour formuler cette assertion, derrière l'autorité d'une opinion, qui a été exposée en haut lieu: tout récemment, le Comité consultatif permanent des Courses a été saisi de la question, et nous serions vraiment de mauvais citoyens si nous n'étions pas sincèrement convaincus qu'il va la résoudre. Cette conviction offre d'ailleurs cet avantage qu'elle nous permet de parler de cette crise en historien: nous envisageons les faits d'un œil presque impartial. Il y a une crise, disons-nous? Oui, c'est vrai: mais c'est comme si elle n'existait plus, puisqu'on va s'en occuper. Nous sommes, à l'heure actuelle, dans la situation du malade qui, ayant envoyé chercher le médecin le plus fameux de la spécialité, ne souffre plus, tellement il est persuadé qu'il va être guéri.

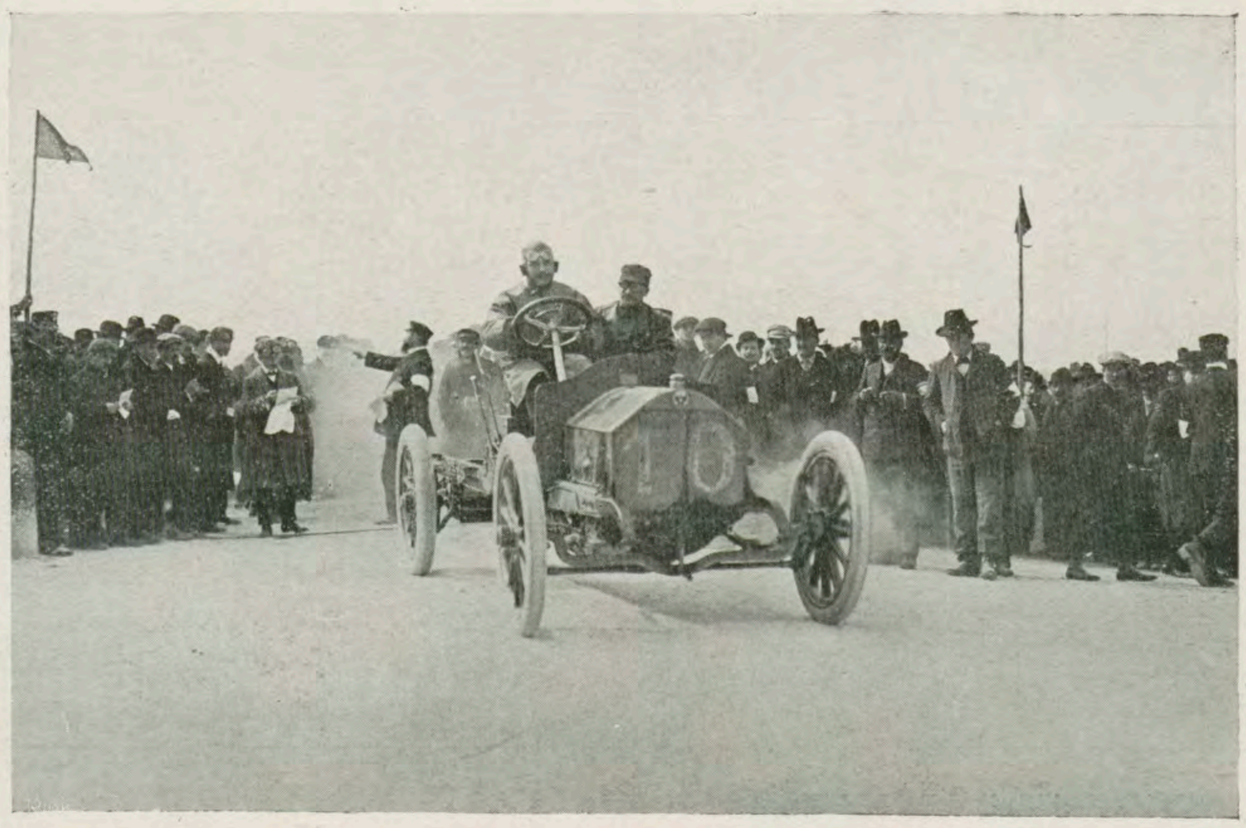
Nous attendons donc patiemment le diagnostic du Comité consultatif permanent: nous pouvons cependant occuper les loisirs de cette attente en rappelant les diagnostics des apothicaires qui ont cru s'entendre appeler au chevet de ce pauvre steeple-chasing.

Tout le monde est d'accord sur l'existence de la crise: lorsqu'on voit, à plusieurs reprises, vingt à vingt-cinq concurrents se présenter pour disputer les 30.000 francs offerts en prix dans six épreuves différentes, les plus incrédules commencent à être convaincus. Mais là où l'accord disparaît, c'est lorsqu'il s'agit de discerner les causes. Les plus optimistes vous disent: « Les mêmes faits se reproduisent chaque année ». Les partisans des bookmakers et les bookmakers eux-mêmes prétendent que la faute en est à la suppression de la liberté des paris. Les adversaires des books soutiennent que l'on doit accuser la mansuétude du *statu quo*; ils croient, paraît-il, que tous les books n'ont pas disparu. D'autres, enfin, disent que semblable état de choses est imputable aux nouveaux procédés adoptés par les entraîneurs et les propriétaires.

Bref, on se perd au milieu de toutes ces divergences; on s'y perd si bien que j'en ai oublié mon opinion.

BOÏARD.

Le vice-roi Yanschikà allant faire sa promenade sur la plate-forme d'un autobus chinois.



LE VAINQUEUR DU CIRCUIT DE VÉRONE

Le 14 mars a été disputé le Circuit de Vérone sur un parcours de 27 kilomètres de tour à effectuer une fois. La première catégorie a été gagnée par Franchini (20 m. 23 s.) dont nous donnons la photographie prise au moment de son arrivée.

M. Roy, accusé par sa femme, Glacia Calla, d'avoir assassiné, en Amérique, son frère Carkins.

PREMIÈRES RENCONTRES

Après Saint-Cloud et Maisons-Laffitte, l'hippodrome du Tremblay a effectué sa réouverture — Demain ce sera le tour de Longchamp — Les épreuves intéressantes ont commencé — Le Prix Delâtre à Maisons-Laffitte — Les succès de Grill Room à Nice — Le Prix Robert Hennessy et le Grand Prix du Printemps à Auteuil

La saison commence à battre son plein ; dès demain, après la première de Longchamp, tous les hippodromes parisiens auront effectué leur réouverture. Les concurrents font peu à peu leur rentrée et les résultats semblent prendre un malin plaisir à dérouter ceux qui, dans leur précipitation, veulent déjà découvrir le célèbre crack de l'année. Il n'est pas d'époque, en effet, où le papier, le fameux papier, reçoive plus de camouflets qu'en ce moment-ci. L'explication réside dans ce fait que les chevaux, en se retrouvant sur l'hippodrome pour la première fois, courent souvent au-dessous de leur forme ; en outre, à l'époque actuelle de leur préparation, un bon galop pris en public suffit pour améliorer leur condition.

Aussi devons-nous nous contenter, pendant quelque temps, d'enregistrer les résultats sans les discuter, sans chercher à en extraire le fin du fin. Sinon, nous risquerions d'y perdre le peu de raison que nous devons conserver afin de le réserver à de meilleurs moments. Exemple : Dans le Prix de Saint-Cloud, Viscos se place troisième, à deux longueurs de Monitor et de Snorra, devançant de loin North-east. D'autre part, dans le Prix Sornette, Porcelaine bat Sonne Haut d'une longueur et demie. Six jours après, dans le Prix Delâtre, Porcelaine est loin derrière Northeast, qui est troisième, à une tête de Gambaiseuil et de Lieutel, tandis que dans le Prix de Neaufles, Viscos échoue d'une longueur contre Sonne Haut. Prenons patience et, dans quelque temps, les faits qui nous semblent aujourd'hui inexplicables nous paraîtront tout naturels. Le résultat du Prix Delâtre attire l'attention sur les représentants de l'écurie Vanderbilt, non seulement à cause de la course superbe de ses deux champions, Gambaiseuil et Northeast, mais aussi à cause de la place de Sulpice, quatrième tout près, ce qui rehausse la performance de Sea Sick, qui, dans l'Optional, l'avait battu facilement, en lui rendant trois livres.

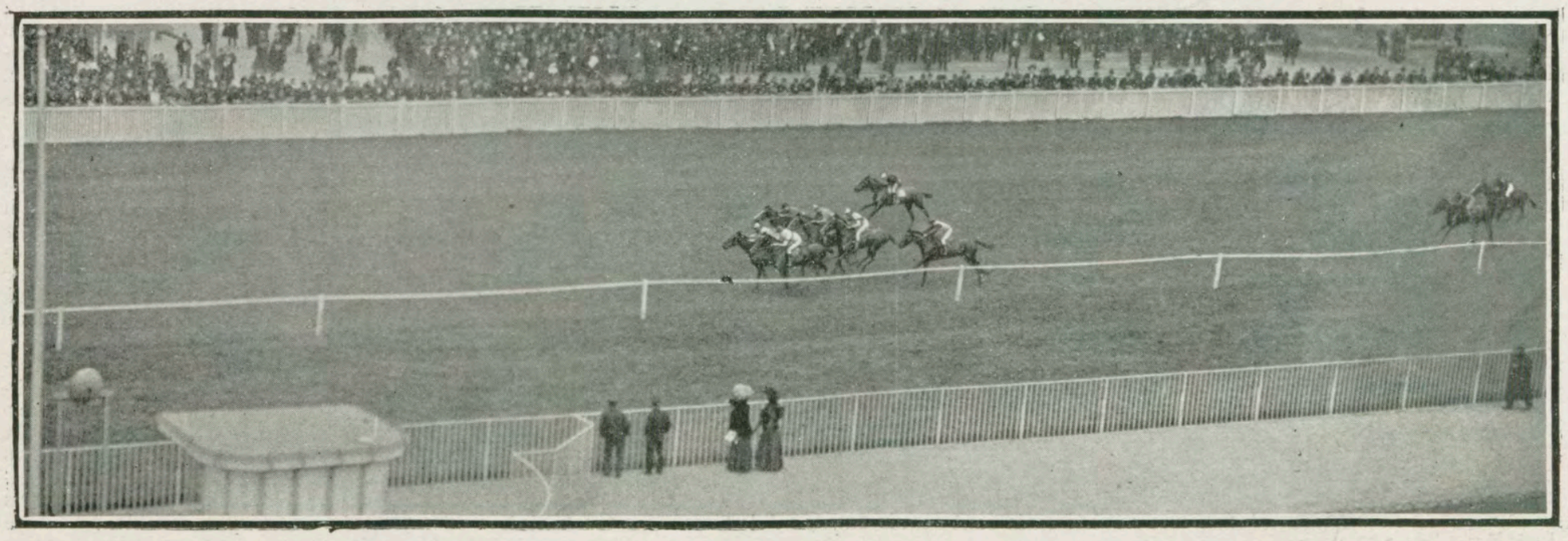
L'intérêt des sportsmen s'est porté aussi sur le Meeting de Nice, dont le succès a été complet à tous les points de vue. Grill Room s'y est couvert de gloire : il a remporté deux

Cartolina.

Cartolina, par Moulat et Cyclopée, à M. X. Balli (Milton Henry), gagnante du Prix de Villechétive (1.100 mètres, Maisons-Laffitte, 17 mars).

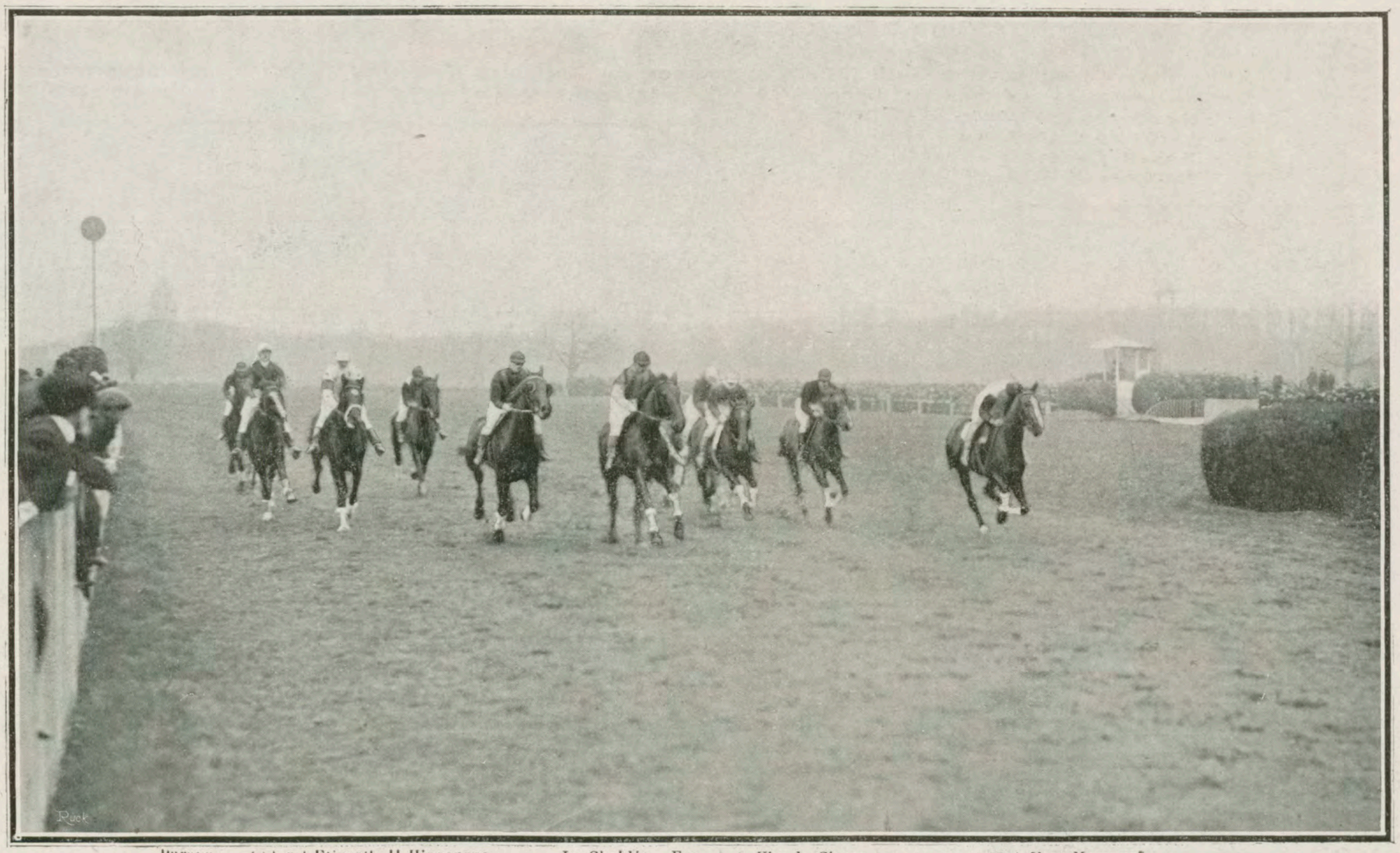
Blagueur.

Blagueur, par Raconteur et Utopie, à M. Cochard (Ch. Bartholomew), vainqueur du Prix des Carrières (2.200 mètres, Saint-Cloud, 16 mars).



Le Prix Delâtre (2.000 mètres, 20.000 francs, Maisons-Laffitte, 20 mars), Devant les tribunes.

Devant les tribunes, Gambaiseuil et Sulpice en tête formaient avec Pernambouc, Aveyron et Northeast un peloton compact suivi par Rameur en dehors et Lieutel à la corde. La course a été gagnée par Gambaiseuil; Lieutel, second à une tête; Northeast, troisième à une tête; Sulpice, quatrième tout près.



Parana Chloral Etincelle II Hipparque La Chaldée Fer Vive la Classe Master Bob II Margaux

Un passage du Prix Robert Hennessy à Auteuil (steeple, 5.000 mètres, 20.000 francs) 22 mars.

Margaux est parti en tête. En face, sauf Etincelle II et Dandolo, les chevaux étaient groupés. Au tournant, Parana avait le commandement. A la rivière, tous les concurrents revenaient ensemble, à part Margaux, qui faiblissait. La Chaldée faisait une faute au huit. Là, Etincelle II se rapprochait et passait en tête au dernier tournant, pour gagner de deux longueurs.

victoires faciles, l'une sur Chanoine et Ecossais, l'autre sur Don Ruy, auquel il rendait trois livres, plus l'année, et Ouadi Halfa, dont il recevait quinze livres. Ces succès nous font regretter plus vivement qu'il soit resté au poteau de façon si malencontreuse dans le Grand Prix de Nice : car il y aurait joué un rôle très important.

Au milieu des journées de plat, Auteuil continue la série de ses réunions. Après un modeste jeudi, où vingt et un chevaux se disputèrent les six épreuves, il nous a offert, dimanche, avec le Prix Robert Hennessy et le Grand Prix du Printemps, deux plats de résistance. Ce qualificatif fait allusion plutôt au chiffre de l'allocation et à la longueur du parcours qu'à la classe des concurrents. Ceux-ci étaient, dans le steeple-chase surtout, d'une médiocrité notoire. Cette circonstance nous a permis, d'ailleurs, d'assister à une course très intéressante, dont l'issue a été longtemps indécise. Jusqu'au saut de la rivière du huit, c'est-à-dire pendant les trois quarts du parcours, les chevaux, à part Margaux, sont restés si bien groupés qu'il était permis à tous les joueurs de conserver un espoir. A partir de cet endroit, Etincelle II, qui avait été très sagement montée par Defeyer, faisait son effort, s'assurait, dans le dernier tournant, plusieurs longueurs d'avance et gagnait facilement de deux longueurs devant Fer, Vive la Classe et Dandolo. Cette victoire des couleurs de M. de Romanet a été très sympathiquement accueillie ; elle récompense justement un sportsman sincère dont les efforts désintéressés sont acquis depuis longtemps à la cause du turf.

L'arrivée du Prix Robert Hennessy.

Etincelle II, à M. L. de Romanet, très sagement montée par Defeyer, arrive première devant Fer, à deux longueurs. Vive la Classe, troisième, à deux longueurs et demie.

Le lot du Grand Prix du Printemps réunissait, à côté d'animaux d'avenir encore inexpérimentés, bien des concurrents incolores; la place de Nopal à l'arrivée tend du moins à le prouver. La victoire d'Henri IV a été remportée avec une grande facilité : c'est un cheval qui progresse à chacune de ses sorties. Le principal fait à retenir de la course a été l'exhibition piteuse fournie par Ingénu : il était cependant très soutenu par son entourage aussi bien que par le public. Venant après sa victoire en plat à Maisons-Laffitte, cette performance tendrait à prouver qu'il s'est dégoûté de son nouveau métier.

Il faut attendre tout au moins de l'avoir revu, avant de pouvoir espérer qu'il retrouvera la forme dont il avait fait preuve l'an dernier sur les claies d'Auteuil. Quant aux représentants Lienart, tandis que l'un d'eux, Nopal, fournissait une course remarquable, l'autre, Bol, sur lequel se portaient les préférences du public, s'est effondré à l'entrée de la ligne droite ; il était, il est vrai, bien chargé pour un quatre ans ; à côté de cette excuse valable, il semble plutôt fait pour les tâches faciles : hors de ses exhibitions précédentes, il a gagné facilement lorsqu'il a mené le train à sa guise, il a été battu dès qu'il a été attaqué sérieusement.

Le Prix Auricula nous a montré un Monsieur Bergeret bien déchu ; il n'avait pas encore fait grand'chose, mais on espérait qu'il arriverait un jour à se montrer digne de son demi-frère, Maintenon. Sa course du dimanche a été au-dessous de toutes les performances de sa carrière: à partir du brook il commençait à peiner et, après le talus, il ne suivait plus le train. Une réhabilitation de sa part semble bien improbable. La course a été remportée par Lutteur III, Rolle a figuré médiocrement, c'est une bête qui ne semble pas nouveau jeu, elle n'aime pas qu'on abuse d'elle.

BOÏARD.

LA RÉOUVERTURE DE BUFFALO

Berthet.
Le nouveau professionnel Berthet, vainqueur des 50 kilomètres derrière tandems, en 1h.4m.27s. 1/5 (guidon J. O. G.).

Garrigou.
Distancé de la place de premier dans les 50 kilomètres pour avoir changé d'entraîneurs deux tours avant la fin.

Walthour.
Walthour a terminé à deux tours des vainqueurs, après avoir fourni une course magnifique.

MALGRÉ le temps froid et incertain, la réouverture du Vélodrome Buffalo avait attiré une foule considérable. Il est vrai que la réunion, à l'attrait d'un spectacle en plein air, joignait celui d'un programme très éclectique. Vitesse, demi-fond et motocyclettes, il y en avait pour tous les goûts.

Parmi les sprinters se trouvaient Friol, qui ne brilla guère, Rutt, Hourlier, Schilling, etc. Ce fut Hourlier qui triompha, battant Rutt et Schilling, et remportant ainsi sa première grande victoire. Il y a assez longtemps qu'il est l'homme qui vient, espérons qu'il est maintenant l'homme qui est là. Dans le handicap, débutait l'Américain Sherwood, qui, trop lâché, n'a pu remonter tous ses concurrents, mais qui fit preuve de qualités. La course de 50 kilomètres derrière tandems donna lieu à une belle lutte : Berthet succomba d'une longueur, mais Garrigou avait changé d'entraîneurs deux tours avant la fin, et il fut déclassé. Walthour, par son courage et son énergie, donna de l'animation à l'épreuve. Servi en dépit du bon sens par ses entraîneurs, il fut à plusieurs reprises obligé de les lâcher pour ne pas perdre du terrain et de s'accrocher en seconde position derrière ses adversaires, mais la tâche était trop dure et il fut décollé. Malgré ce handicap terrible, chaque fois il tenta de revenir de merveilleuse façon. Il y parvint plusieurs fois, mais ayant fourni un trop pénible effort et ses entraîneurs continuant à l'emmener à un train d'enfer, il dut lâcher pied. Son tandem ne s'en aperçut, d'ailleurs, qu'au moment — ou presque — où il le rejoignait. Et la plus grande part du succès revint au valeureux Yankee, qui prouva ainsi qu'il était toujours l'homme sur qui on pouvait compter. Enfin, la course de motos permit à Olieslaegers de faire frissonner le public en couvrant en 2 m. 9 s. les 3 kilom. et en battant Moreau et Devilly. J. M.

LA RÉOUVERTURE DE LONGCHAMP

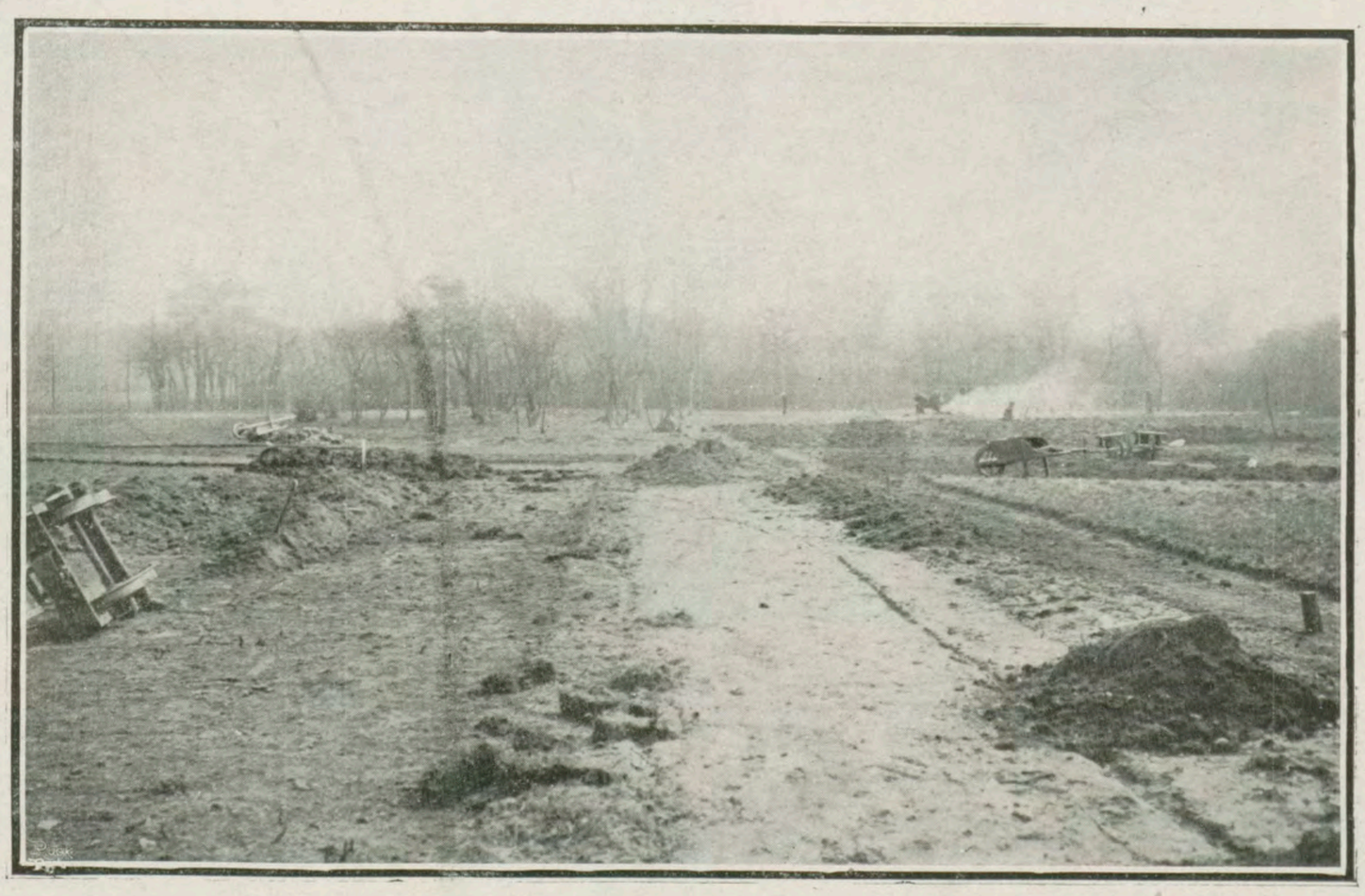
Par RENÉ RIONDET

Elle marque le début des réunions de printemps — Cette année, l'hippodrome a subi une importante modification : la création d'une cinquième piste, presque droite, et longue de 1.400 mètres — C'est en 1908 que, pour la première fois, l'allocation du Grand Prix atteindra 300.000 francs

C'est demain que s'effectue la réouverture de Longchamp. Cette solennité marque une date importante de la saison sportive, car elle inaugure les réunions du printemps qui, à travers la série des courses classiques, vont nous amener graduellement aux grandes épreuves de Chantilly, puis au Grand Prix. D'ordinaire, pendant les journées qui précèdent cette première, les ouvriers sont occupés d'un côté à la sévère mise en état des pistes, de l'autre à la coquette parure des tribunes et du pesage. Cette année, l'œuvre a été plus difficile. Il s'agissait de procéder à la création d'une nouvelle piste presque droite de 1.400 mètres. Les travaux ont été sérieusement poussés; tout permet d'espérer que le terrain sera excellent, le jour où les sabots des chevaux fouleront ce sol vierge. Cette nouvelle piste sera inaugurée d'une façon effective le samedi 13 juin, dans le Prix du Mont-Valérien, selling pour chevaux de trois ans et au-dessus; elle sera, d'ailleurs, utilisée assez rarement cette année : le 27 septembre, dans le Prix de Nexon, et le 4 octobre, dans le Prix de l'Aqueduc, deux courses à réclamer pour deux ans; et, enfin, le 15 octobre, dans le Prix de la Salamandre. Il est probable que, disputées sur ce terrain, les courses de courte distance offriront un spectacle très intéressant : on pourra voir distinctement les incidents du départ, puisque celui-ci sera donné près de la porte de Boulogne, et la légère courbure qui viendra rejoindre la ligne ordinaire d'arrivée offrira presque les mêmes avantages qu'une ligne véritablement droite.

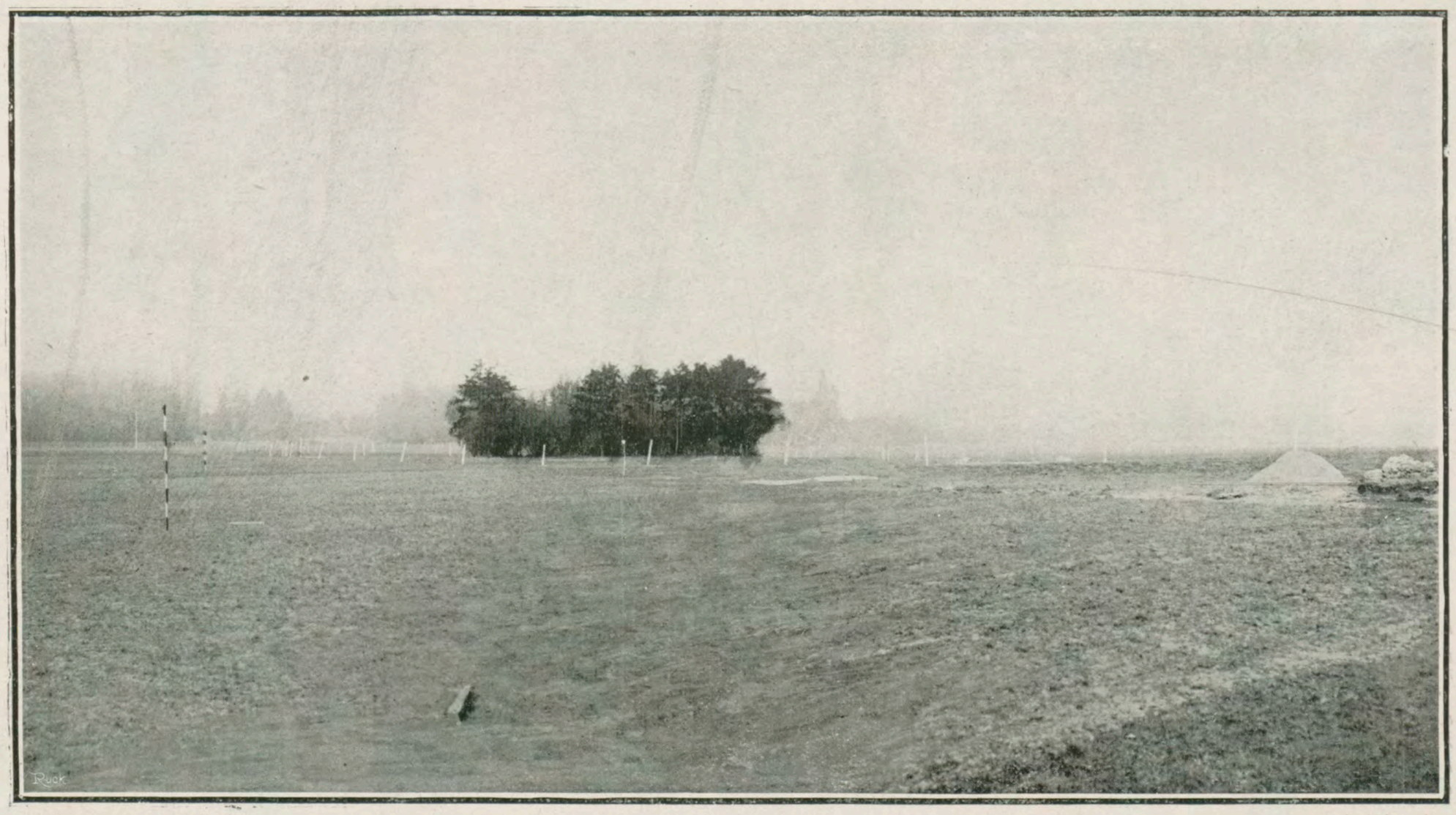
A partir de cette année, l'allocation du Grand Prix s'élèvera à 300.000 fr. ce qui, avec les entrées et la prime à l'éleveur, fera pour le gagnant bien près de 400.000 francs.

René Riondet.



Les travaux de la nouvelle piste.

Les travaux ont été poussés activement; l'autorisation a été accordée au commencement de l'année et l'inauguration de la piste pourra se faire, le 13 juin, pour le Prix du Mont-Valérien.



Le panorama de la nouvelle piste.

L'hippodrome de Longchamp possédait déjà trois pistes ovales et une piste droite de 1.100 mètres. La nouvelle piste de 1.400 mètres partira du haut de l'allée de Boulogne; puis, par une courbe ne comportant aucun tournant marqué, elle ira rejoindre la piste principale à l'entrée de la ligne droite ; le poteau d'arrivée sera reporté plus loin que le poteau ordinaire.

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Paul Pons a raconté sa victoire sur Tom Cannon, considéré à cette époque comme un athlète absolument invincible. Puis, de 1891 à 1895, longue période d'accalmie dans la lutte. Il fallut l'arrivée des Turcs pour ramener ce sport sur la scène des music-halls.

* * *

J'acquis, quant à moi, le titre envié de champion du monde, après deux soirées de lutte avec Ladislas Pytlasinski.

La compagne de Doublier, affolée, avait pu sauter par une fenêtre basse dans le jardin où elle s'était enfuie et cachée à la faveur de la nuit.

Doublier quitta la ville dès le lendemain ; il gagna précipitamment une localité prochaine et, bizarrerie des choses, c'est là qu'il rencontra Petroff le Bulgare, qui lui fit connaître Yousouff, chef de brigands, Nouroullah, piqueur de meules, et Mehmet!

Ce sont ces quatre hommes qu'il conduisit à Paris. Le jour où il les fit débuter aux Folies-Bergère, il restait à Doublier deux sous pour toute fortune. Ce fut Fénelon qui tâta le premier Yousouff, le Turc le tomba.

— Jamais, dit-il en sortant de scène, je n'ai été serré pareillement.

Le lendemain, on lui opposa un fin et remarquable lutteur, un des derniers qui eut les théories de la grande école des Bernard et Pietro, Paul Fournier. Doublier se méfiait de Fournier ; il savait ses Turcs inexpérimentés en lutte française et craignait que son champion Yousouff ne tombât dans un de ces pièges que le Français excellait à tendre même aux adversaires les plus avertis. Or, de l'invincibilité de ses hommes dépendait sa fortune de barnum. Il joua partie double. Après avoir attiré Fournier à l'écart dans les coulisses et lui avoir dit : « Ne tombe pas cet homme-là ou je suis perdu » il glissa deux louis à Yousouff, en lui disant : « Si tu balances celui-là, la victoire est à nous. » Yousouff compta ce soir-là un succès de plus.

Le sort me favorisa davantage dans ma rencontre avec le terrible Turc qui était réellement un homme comme on n'en a pas revu.

A l'époque de ses débuts en France, on pouvait encore l'avoir, car il ne connaissait rien de notre lutte française et l'obligation de ne pas se servir de ses jambes paralysait ses moyens d'action. Par exemple, lorsqu'on lui avait porté une attaque et qu'il s'y était laissé prendre, il ne fallait pas recommencer la même une seconde fois, il la voyait venir et la déjouait. Tous, tant que nous étions, nous avons essayé de faire les Turcs « au tour de bras à la volée. » Leur mise en garde, le corps penché en avant, les bras tendus, s'y prêtait à merveille. Au bout de quatre ou cinq jours, il n'y avait plus rien à faire dans ce genre-là ; ils étaient avertis.

Sabès, qui était vif comme l'éclair, faillit balancer Yousouff, en lui plaçant d'entrée un magistral tour de hanche en ceinture. Si le Turc ne s'était pas retenu, dans sa chute, au montant du décor, il y allait bel et bien. Il évita la chute et prit sa revanche par une ceinture avant qui mit immédiatement fin à la rencontre.

Jamais, d'ailleurs, je ne le vis dans un état de colère froide semblable à celui dans lequel il se trouva à la suite du moment critique qu'il venait de traverser. Un pli mauvais barrait son front, sa bouche dessina

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

un rictus méchant, tandis qu'il brisait dans son étreinte puissante l'adversaire dont l'adresse l'avait mis en péril.

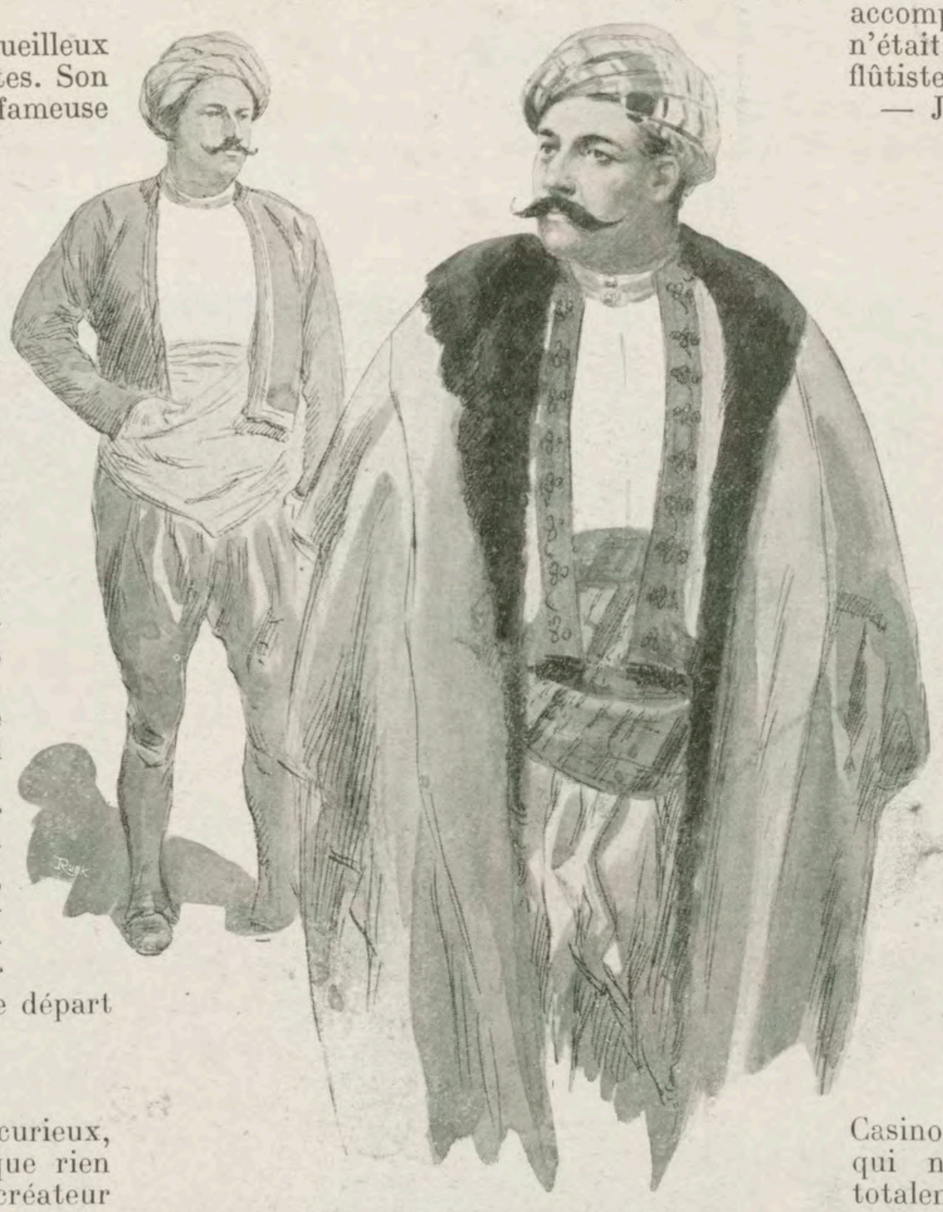
Aussi bien, Yousouff était-il orgueilleux et féroce, même avec ses compatriotes. Son aventure au Cirque d'Hiver et sa fameuse lutte à Amiens contre Kara-Osman — une rivalité de femme les divisait — car la femme l'occupait par-dessus tout — en sont un témoignage historique. « Il y a un seul soleil, disait-il, et il y a un seul Yousouff. » On sait qu'il mourut, en revenant d'Amérique, dans la catastrophe de la *Bourgogne*.

Nouroullah, ce colosse pour ainsi dire intombable, devait baisser pavillon devant son coreligionnaire. Bien des Turcs ont été produits à Paris depuis 1895 ; le plus fin d'entre eux, celui qui s'assimila le mieux notre lutte fut incontestablement Kara-Ahmed qui professait une admiration profonde pour Laurent le Beaucairois, un réel artiste de notre profession, l'homme qu'il redoutait le plus.

Mais si les Turcs de Doublier nous en firent voir de cruelles parfois, on doit leur rendre cette justice, c'est que leurs succès en France marquèrent d'une façon décisive l'évolution de la lutte vers le premier Championnat du monde, point de départ de notre fortune professionnelle.

IV

C'était un homme vraiment curieux, d'un enthousiasme entreprenant que rien n'arrêtait, que ce M. de Lucenski, créateur du premier Championnat du monde de lutte. Sa carrière de journaliste fut, paraît-il, assez décevante, pour lui tout au moins, qui semblait puiser ses illusions sportives à une source intarissable. Je le vis un jour arriver au gymnase de l'avenue des Tilleuls, accompagné de son fidèle lieutenant qui n'était autre que Manaud, mon ex-petit flûtiste des Folies-Bergère.



C'est là qu'il rencontra Pétroff le Bulgare, qui lui fit connaître Yousouff, chef de brigands.

— Je suis M. de Lucenski, directeur du *Journal des Sports*.

Je l'invitai à s'asseoir.

— Monsieur, continua-t-il, tout cé qué lé *Vélo* fait, nous lé faisons ; nous faisons même tout ce qu'il né fait pas. (Le *Vélo*, l'organe concurrent, c'était la bête noire du pauvre homme.)

Et il poursuivit :

— Le *Journal des Sports*, monsieur, doit à la lutte, qui ne l'a pas encore, un championnat du monde. Il va le lui donner. Jé vous emmène de suite dans ma voiture chez M. Borney, au Casino de Paris, pour qué vous vous engagiez dans cette épreuve qui sera la plus belle, vous m'entendez bien, la plus belle qu'on ait jamais vue.

Il s'était installé dans la sciure, au milieu du gymnase, et, tenant toujours serrée sous son bras sa serviette bourrée de papiers, il développait son projet avec une surabondance oratoire dont je ne voyais pas arriver la fin. Enfin il s'arrêta :

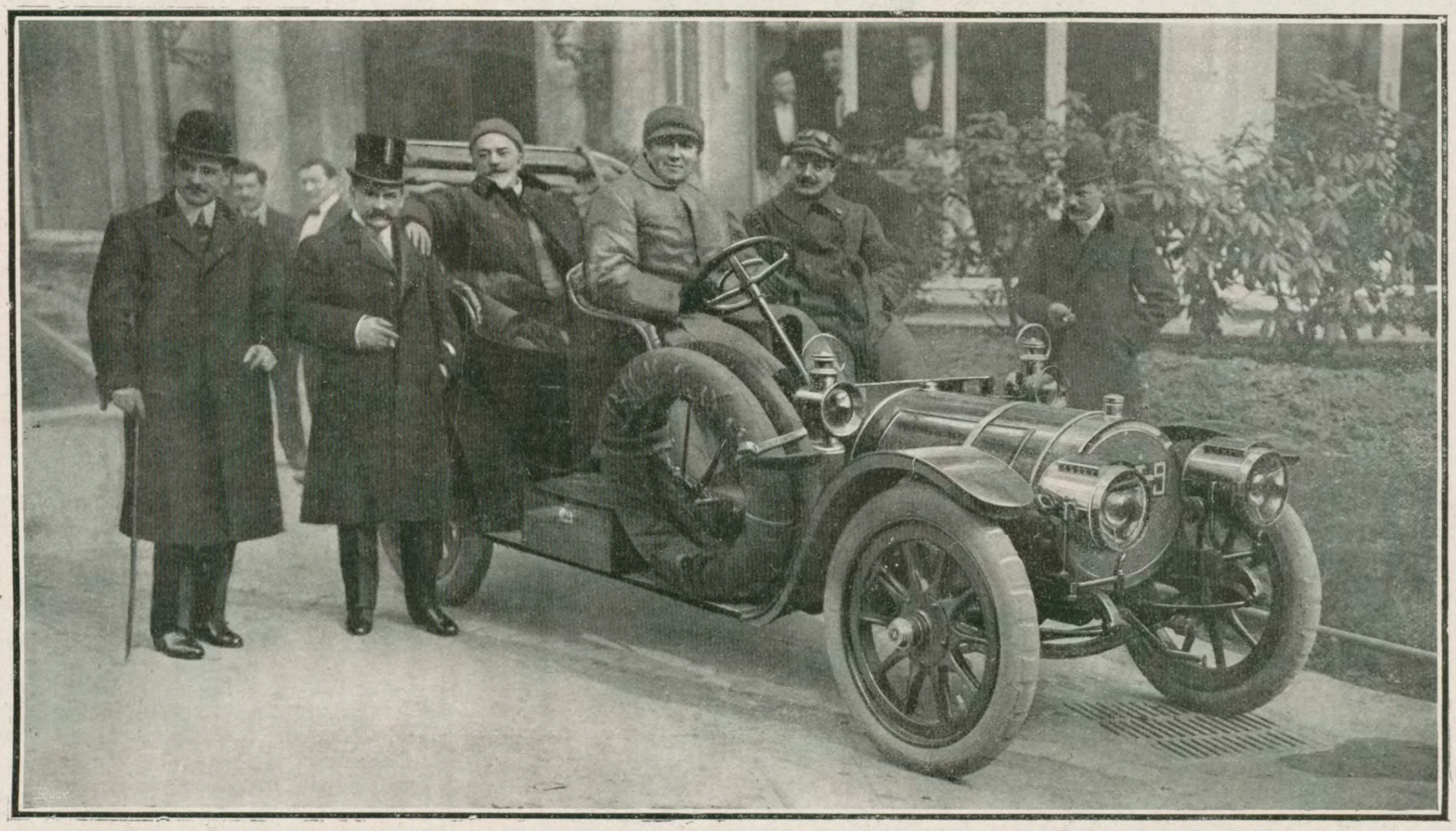
— J'ai soif, dit-il, et toi, Manaud, tu n'as pas soif ? Je « veux du champagne ».

On but au succès du premier championnat, et l'on se rendit au Casino dans un simple fiacre, car Lucenski, qui nous avait offert sa voiture, avait totalement oublié qu'il l'avait prêtée.

(La fin au prochain numéro.)

Illustrations de DE PARYS. PAUL PONS.

AVANT LE TOUR DE FRANCE



Conduit par Degrais, G. Abran part pour établir les étapes du Tour de France.

*G. Abran, fourrier des épreuves de notre confrère l'*Auto, *est parti vendredi dernier, pour couvrir l'itinéraire de la course du Tour de France et en organiser les contrôles. C'est l'excellent conducteur Degrais qui l'emmène sur sa fidèle* Germain *(phares* Blériot).

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.